ြမန်မာ့မီးရထားလက်ရှိအြခေအနေနှင့်
ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ
ဆန်းစစ်သုံးသပ်ချက်

နိဒါန်း

၁။ မည်သည့်လူ့အဖွဲ့အစည်းတွင်မဆို နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ ပညာရေးတို့ကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် ခရီးသည် ပို့ဆောင်ရေး လိုအပ်ချက်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလိုအပ်ချက်များ ဖြစ်ပေါ်လာရာ ထိုလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်းဖြင့် အထက်ပါကဏ္ဍများ၏ တိုးတက်မှုကို အထောက်အကူဖြစ်စေပါသည်။ နိုင်ငံများ၏ ဖြစ်စဉ်များကိုလေ့လာရာတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်မှု တစ်ဆို့ခြင်းကြောင့် နိုင်ငံ၏ အဓိကကျသောကဏ္ဍများတွင် ထိခိုက်ခဲ့သည့် သာဓကများစွာရှိခဲ့ပါသည်။

၂။ နယ်ချဲ့အင်္ဂလိပ်တို့သည် မြန်မာနိုင်ငံကို ကိုလိုနီအဖြစ် ကျွန်ပြု အုပ်ချုပ်ခဲ့စဉ်ကာလက ၎င်းတို့၏ အကျိုးစီးပွားကို အထောက်အကူပြုနိုင်သည့် ကားလမ်း၊ ရထားလမ်းများကိုသာ ဦးစားပေး ဖောက်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံ တစ်ဝန်းလုံး တစ်ပြေးညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဟူသော ရည်ရွယ်ချက် ကောင်းများ မရှိခဲ့သည့်အတွက် ကိုလိုနီခေတ်နှင့် လွတ်လပ်ရေးရရှိပြီး နောက်ပိုင်းကာလတစ်လျှောက်လုံး နယ်မြေဒေသ အများစုသည် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှုခက်ခဲပြီး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နောက်ကျခဲ့ရပါသည်။

၃။ နိုင်ငံတော်ငြိမ်ဝပ်ပိပြားမှုတည်ဆောက်ရေးအဖွဲ့နှင့် နိုင်ငံတော် အေးချမ်းသာယာရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေး ကောင်စီလက်ထက်တွင် အေးချမ်းသာယာ၍ ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သောနိုင်ငံတော်သစ်ဆီသို့ ဦးတည်ပြီး အဓိက လိုအပ်ချက်များဖြစ်သည့် ပြည်ထောင်စုမပြိုကွဲရေး၊ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်မှုမပြိုကွဲရေး၊ အချုပ်အခြာအာဏာတည်တံ့ခိုင်မြဲရေးတို့နှင့်ဆက်စပ်လျက် နိုင်ငံတော်၏ ပထဝီအနေအထားအရ ရေခြား၊ မြေခြား၊ အနေခြားမှုကို တစ်ဆက်တစ်စပ်တည်းဖြစ်စေရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုအတွင်းရှိ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအားလုံးသို့ ဖြန့်ကြက်ရောက်ရှိစေမည့် အမျိုးသားရထားလမ်းကွန်ရက်ကြီး (National Railway Network) ဖြစ်ပေါ်စေရေး မဟာဗျူဟာနှင့်အညီ ဘဏ္ဍာငွေအမြောက်အများ ကျခံရင်းနှီးကာ အားသွန်ခွန်စိုက် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပေသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏ အဓိကတာဝန်

၄။ မြန်မာ့မီးရထား၏ အဓိကတာဝန်မှာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံခြုံချောမွေ့စွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရင်း နိုင်ငံတော်ဘက်စုံ၊ကဏ္ဍစုံမှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုရန်ပင် ဖြစ်သည်။ တစ်ချိန်တည်းတွင် လူ၊ ပစ္စည်းနှင့် ငွေကြေးစသော သယံဇာတများကို မလေမလွင့် အကျိုးရှိ အထိရောက်ဆုံးသုံးစွဲရေး၊ ဈေးကွက်စီးပွားရေးမူဝါဒနှင့်အညီ

ယှဉ်ပြိုင်ရသောအခြေအနေတွင် စီးပွားရေး ဆန်ဆန် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ကာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံလောက်စွာနှင့် ထိရောက်စွာ သယ်ယူ ပို့ဆောင်နိုင်သောအဖွဲ့အစည်း ဖြစ်လာစေရေးပင်ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏ ရည်မှန်းချက်တာဝန်

၅။ အထက်ပါ အဓိကတာဝန်များကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထား၏ လုပ်ငန်းရည်မှန်းချက်မှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-

(က) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများ စိတ်ချမ်းမြေ့အဆင်ပြေရေး။

(ခ) မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းပျောက်ရေး။

(ဂ) ရထားများအချိန်မှန်ကန်ရေး။

(ဃ) ရထားလမ်းများ ပိုမိုတောင့်တင်းခိုင်မာရေး။

(င) ဝင်ငွေတိုးရေးနှင့် သုံးငွေလျော့ရေး။

(စ) လက်ဝယ်ရှိ လူ၊ ပစ္စည်း၊ စနစ်ပိုင်းများကို အထိရောက်ဆုံးဖြစ်စေရန် ကြိုးပမ်းရေး။

(ဆ) စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများ စွမ်းအားပြည့်လည်ပတ်ရေး။

(ဇ) စက်ခေါင်း၊ တွဲချိတ်ယွင်းမှုလျော့နည်းရေး။

(စျ) စက်ကိရိယာနှင့်အရန်ပစ္စည်းများ တီထွင်ထုတ်လုပ် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရေး။

(ည) ဝန်ထမ်းအခွင့်အရေးနှင့် သက်သာချောင်ချိရေးကိစ္စများ မျက်ခြေမပြတ်ရေး။

(ဋ) မသမာမှု ကင်းရှင်း ပျောက်ရေး။

၆။ မြန်မာ့မီးရထား၏ နောက်ခံသမိုင်းနှင့် ဖွဲ့စည်းပုံကို နောက်ဆက်တွဲ(က)ဖြင့်လည်းကောင်း၊ မြန်မာ့မီးရထား၏ တိုင်းနယ်မြေများပြမြေပုံကို နောက်ဆက်တွဲ(ခ)ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏ လက်ရှိပိုင်ဆိုင်မှုများ

၇။ ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းသည် လူသားအရင်းအမြစ်အပြင် အဓိကပါဝင်သည့်အစိတ်အပိုင်း များမှာ သံလမ်း၊ သံလမ်းပေါ်တွင် ပြေးလွှားပို့ဆောင်သည့်ယာဉ်များ၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ထုတ်လုပ်မှုဆိုင်ရာ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထား၏ လက်ရှိပိုင်ဆိုင်မှုအနေအထားမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်-

(က) <u>ရထားလမ်းပိုင်းများ</u>။ ြမန်မာ့မီးရထားတွင် နှစ်အလိုက် ဖောက်လုပ်ပြီးစီးသည့် ရထားလမ်းပိုင်းများ၏စာရင်းမှာ နောက်ဆက်တွဲ(ဂ)ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်။ ဖောက်လုပ်ဆဲ ရထားလမ်းသစ်စီမံကိန်းများ၏ ခရီးမိုင်၊ ဖောက်လုပ်ဖွင့်လှစ်ပြီးခရီးမိုင်၊ ဖောက်လုပ်ဆဲ ခရီးမိုင်စာရင်းကို နောက်ဆက်တွဲ(ဃ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။ ြမန်မာ့မီးရထားသည်

၁၉၈၈ခုနှစ်အထိ ရထားလမ်းအရှည် ခရီးမိုင်(၁၉၇၆.၃၅)မိုင်၊ သံလမ်းမိုင် (၂၇၉၃.၈၆)မိုင် ရှိခဲ့ရာမှ လက်ရှိအြခေအနေတွင် ရထားလမ်းအရှည် ခရီးမိုင် (၃၆၄၄.၆၁)မိုင်၊ သံလမ်းမိုင်(၄၇၇၁.၂၂)ရှိခဲ့ပြီဖြစ်၍ ခရီးမိုင်(၁၆၆၈.၂၆)၊ သံလမ်းမိုင် (၁၉၇၇.၃၆) တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်နိုင်ခဲ့ပြီဖြစ်ပါသည်။

(ခ) <u>ရထားစက်ခေါင်းများ</u>။ မြန်မာ့မီးရထားတွင် လက်ရှိပိုင်ဆိုင်မှုအနေဖြင့် စက်ခေါင်း (၃၈၆)ခေါင်းရှိပါသည်။ စက်ခေါင်းအမျိုးအစားအလိုက်နှင့် သက်တမ်းအလိုက်အြခေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(၈)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။ စုစုပေါင်းစက်ခေါင်း(၃၈၆) ခေါင်းအနက် သက်တမ်း(၁၅)နှစ်အောက်စက်ခေါင်း(၁၃၆)ခေါင်း (၃၅%)၊ သက်တမ်း (၁၅)နှစ်မှ (၃၀)နှစ်အတွင်းစက်ခေါင်း (၆၉)ခေါင်း (၁၈%)နှင့် သက်တမ်း(၃၀)နှစ် အထက်စက်ခေါင်း(၁၈၁)ခေါင်း (၄၇%)ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ထို့ပြင် အင်ဂျင်နှင့် စက်ပစ္စည်းများကို အောက်ပိုင်းတွင်တပ်ဆင်ထားပြီး အပေါ်ပိုင်းတွင် ခရီးသည်များ လိုက်ပါနိုင်သော Rail Bus Engine (RBE) များကို ၂၀၀၅ခုနှစ်မှစ၍ ဂျပန်နိုင်ငံမှ မှာယူ အသုံးပြုခဲ့ရာ RBE (၁၁၇)ခေါင်းရှိပြီဖြစ်ပါသည်။

(ဂ) <u>လူစီးရထားတွဲများ</u>။ ြမန်မာ့မီးရထားတွင် လက်ရှိပိုင်ဆိုင်မှုအနေဖြင့် လူစီးရထား တွဲ(၁၂၅၂)တွဲရှိပါသည်။ လူစီးတွဲအမျိုးအစားနှင့် သက်တမ်းအလိုက် အြခေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(စ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။ အဆိုပါလူစီးတွဲများအနက် သက်တမ်း (၁၀)နှစ်အောက် (၆၆၈)တွဲ (၅၃%)၊ သက်တမ်း(၁၁)နှစ် (၂၀)နှစ်အထိ (၁၂၂)တွဲ (၁၀%)၊

သက်တမ်း (၂၁)နှစ်မှ (၃၀)နှစ်အထိ (၄၉)တွဲ (၄%)နှင့် သက်တမ်း (၄၀)နှစ်အထက် သက်တမ်းလွန်တွဲ (၄၁၃)တွဲ (၃၃%) ရှိပါသည်။

(ဃ) <u>ကုန်တင်ရထားတွဲများ</u>။ မြန်မာ့မီးရထားတွင် လက်ရှိပိုင်ဆိုင်မှုအနေဖြင့် ကုန်တင် ရထားတွဲ(၃၃၁၁)တွဲရှိပါသည်။ ကုန်တွဲအမျိုးအစားနှင့် သက်တမ်းအလိုက် အခြေခံ အနေကို နောက်ဆက်တွဲ(ဆ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။ အဆိုပါကုန်တွဲများအနက် သက်တမ်း(၁၀)နှစ်အောက် (၉၅၆)တွဲ (၂၉%)၊ သက်တမ်း(၁၁)နှစ် (၂၀)နှစ်အထိ (၃၅၆)တွဲ (၁၁%)၊ သက်တမ်း (၂၁)နှစ်မှ (၃၀)နှစ်အထိ (၁၀၈)တွဲ (၃%)၊ သက်တမ်း (၃၁)နှစ်မှ (၄၀)နှစ်အထိ (၃၄)တွဲ (၁%)နှင့် သက်တမ်း(၄၀)နှစ်အထက် သက်တမ်းလွန်တွဲ (၁၈၅၇)တွဲ (၅၆%) ရှိပါသည်။

(c) <u>စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံများ</u>။ မြန်မာ့မီးရထားတွင် စက်ခေါင်းများအသစ်တည်ဆောက် ခြင်း၊ စွမ်းအားမြှင့်တင်ခြင်း၊ အကြီးတန်းပြင်ဆင်ခြင်း၊ အသေးစားပြင်ဆင်ခြင်းလုပ်ငန်း များအတွက် အဓိကစက်ရုံကြီး(၂)ရုံအဖြစ် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်)နှင့် ဒီဇယ် စက်ခေါင်းစက်ရုံ(ရွာထောင်)တို့ဖွင့်လှစ်ထားရှိပါသည်။ ဒေသအလိုက် စက်ခေါင်းများ စုဖွဲ့ထားရှိပြီး ရထားများပြေးဆွဲရန်အတွက် နယ်စက်ခေါင်းရုံ(၂၂)ရုံရှိပါသည်။ RBE အကြီးတန်းပြင်စက်ရုံ၊ ခရီးတိုရထား(ကားရထား)ပြင်စက်ရုံများလည်း ဖွင့်လှစ်ထားရှိ ပါသည်။ ထို့ပြင် နေပြည်တော်ကို ဗဟိုပြု၍ ရထားများပြေးဆွဲနိုင်ရန်အတွက် နေပြည်တော်ဘူတာသစ်ကြီးအနီးတွင် စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံတစ်ခုကို ၂၀၀၇ခုနှစ်တွင် စတင်တည်ဆောက်ခဲ့ရာ

ပြီးစီးတော့မည်ဖြစ်ပါသည်။ တိုးတက်လာမည့် ရထားလမ်း များတွင် ရထားများတိုးချဲ့ပြေးဆွဲရာ၌ အထောက်အကူဖြစ်စေရေးအတွက် ခေတ်မှီ ရထားစက်ခေါင်းသစ် တည်ဆောက်ရေးစက်ရုံ(၁)ရုံကို တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံမှ ရရှိသော အတိုးနှုန်းသက်သာသောချေးငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၉၄.၅၃)သန်းအနက်မှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၄၇.၀၁)သန်းကို အသုံးပြု၍ နေပြည်တော်ဘူတာကြီးအနီးတွင် တည်ဆောက်သွားရန် စီစဉ်လျက်ရှိပါသည်။ စက်ခေါင်းစက်ရုံများ၏ လက်ရှိ အခြေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(၉)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

(စ) <u>တွဲပြင်စက်ရုံများ</u>။ မြန်မာ့မီးရထားရှိ လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တင်တွဲများအား အသစ် တည်ဆောက်ခြင်း၊ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းပြင်ဆင်ခြင်းများအတွက် လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲစက်ရုံ (မြစ်ငယ်)သည် အဓိကစက်ရုံကြီးဖြစ်ပြီး ရထားလမ်းတစ်လျှောက်တွင် လူစီးတွဲပြင်၊ ကုန်တွဲပြင်စက်ရုံ(၅၂)ခုဖြင့် လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ တရုတ်ပို့ကုန် သွင်းကုန်ဘဏ် (EXIM Bank of China) မှ အတိုးနှုန်းသက်သာသောချေးငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၉၄.၅၃)သန်းအနက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၄၇.၅၂)သန်းဖြင့် လူစီးတွဲ၊ ကုန်တွဲသစ်တည်ဆောက်ရေးစက်ရုံကို မြစ်ငယ်ဒေသတွင် တည်ဆောက်ရန် ပါရှိပါသည်။ တွဲပြင်စက်ရုံများ၏ လက်ရှိအခြေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(၈၂)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

(ဆ) <u>ကွန်ကရိဇလီဖားစက်ရုံများ</u>။ မြန်မာ့မီးရထား ရထားလမ်းပိုင်းများ၏ အဓိက အစိတ်အပိုင်းဖြစ်သော ကွန်ကရိဇလီဖားများထုတ်လုပ်သည့်စက်ရုံများ တည်ဆောက်လျက်

ရှိရာ ဖွင့်လှစ်ပြီးကွန်ကရီဇလီဖားစက်ရုံ(၈)ရုံ၊ တည်ဆောက်ဆဲ ကွန်ကရီဇလီဖားစက်ရုံ (၂)ရုံ၊ ထပ်မံတည်ဆောက်မည့် ကွန်ကရီဇလီဖားစက်ရုံ(၃)ရုံရှိပါသည်။ ရထားလမ်းပိုင်း အားလုံးတွင် ဇလီဖားတုံးရေ (၁၀၅)သိန်းရှိရာ လက်ရှိဖွင့်လှစ်ပြီး ကွန်ကရီဇလီဖား စက်ရုံ(ဖ)ရုံမှ တစ်နှစ်လျှင် ကွန်ကရီဇလီဖားတုံး (၁၀.၂)သိန်း ထုတ်လုပ်လျက် ရှိပါသည်။ ကွန်ကရီဇလီဖားစက်ရုံများ၏ အြခေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(ည)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းနှင့် ဝင်ငွေရှာဖွေခြင်း

၈။ ြမန်မာ့မီးရထားသည် ခရီးသည်ရထားများပြေးဆွဲဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်း၊ ကုန်ရထားများ ပြေးဆွဲ ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းနှင့် အခြားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှ ဝင်ငွေရှာဖွေခြင်းများ ဆောင်ရွက်ပါသည်။ ၁၉၈၈-၈၉ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှစ၍ နှစ်အလိုက် ဝင်ငွေအခြေအနေကို နောက်ဆက်တွဲ(ဌ)ဖြင့် ဖော်ပြ အပ်ပါသည်။

၉။ <u>ခရီးသည်ရထားများပြေးဆွဲခြင်း</u>။ ြမန်မာ့မီးရထားသည် ြမန်မာနိုင်ငံတဝှမ်းရှိ ရထားလမ်းပိုင်း အသီးသီးတွင် နေ့စဉ် လူစီးအမြန်ရထား(၄၄)စင်း၊ လူစီးစာပို့ရထား(၇၂)စင်း၊ လူစီးကုန်တင်ရထား(ဖဖ)စင်း၊ ခရီးတိုရထား(၇၀)စင်းနှင့် ရန်ကုန်မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးရထား(၂၀၀)စင်း၊ စုစုပေါင်းလူစီးရထား (၄၅၂)စင်း ပြေးဆွဲပေးလျက်ရှိပါသည်။ နှစ်အလိုက် ပြေးဆွဲရထားစင်းရေနှင့် လမ်းမကြီး၊ ဆင်ြခေဖုံး ခရီးသည်စီးနင်းမှုအခြေအနေ၊ လမ်းပိုင်းအလိုက် ခရီးသည်စီးနင်းမှုအခြေအနေတို့ကို နောက်ဆက်တွဲ (ဍ)၊ (ဎ)၊ (ဏ)တို့ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

၁၀။ <u>ကုန်ရထားများပြေးဆွဲခြင်း</u>။ မြန်မာ့မီးရထားသည် လမ်းပိုင်းအသီးသီးတွင် နေ့စဉ်ပျမ်းမျှ ကုန်ရထားစင်းရေ (၂၁)စင်းပြေးဆွဲပေးလျက်ရှိပါသည်။ နှစ်အလိုက် ကုန်ရထားပြေးဆွဲစင်းရေ၊ နှစ်အလိုက် သယ်ဆောင်သည့် ကုန်တန်ချိန်နှင့် ကုန်တန်မိုင်၊ နှစ်အလိုက် လမ်းပိုင်းအလိုက် ကုန်သယ်ဆောင်နိုင်မှုပမာဏကို နောက်ဆက်တွဲ(ဏ)၊ (တ)၊ (ထ) တို့ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

၁၁။ <u>အခြားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ</u>။ အခြားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှာ အဓိကအားဖြင့် မြန်မာ့ မီးရထားပိုင်မြေနှင့် အဆောက်အဦများအား ပုဂ္ဂလိကစီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များသို့ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၏ ခွင့်ပြုချက်ဖြင့် ငှားရမ်းခြင်းမှရရှိသည့်ဝင်ငွေများဖြစ်ပါသည်။ နှစ်အလိုက် ဝင်ငွေ အမျိုးအစားအလိုက်စာရင်းကို နောက်ဆက်တွဲ(ဒ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

ဝင်ငွေနှင့် အသုံးစရိတ်အခြေအနေ

၁၂။ <u>ဝင်ငွေ</u>။ မြန်မာ့မီးရထား၏ ၁၉၈၈-၈၉ဘဏ္ဍာရေးနှစ်နှင့် ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တို့၏ ဝင်ငွေတိုးတက်မှု အခြေအနေမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည် -

		၁၉၈۸ - ۸۹ (ကျပ်သန်း)	**၂၀၁၀ - ၂၀၁၁ (ကျပ်သန်း)**	**တိုးတက်မှု (ကျပ်သန်း)**
(က)	ခရီးသည်ဝင်ငွေ	၃၃၃.၅၄၇	၂၀,၆၃၉.၃၄၂	၂၀,၃၀၅.၇၉၅
(ခ)	ကုန်စည်ဝင်ငွေ	၈၂.၄၉၉	၈,၂၈၈.၀၁၃	၈,၂၀၅.၅၁၄

(ဂ) အထွေထွေဝင်ငွေ	၂၃.၅၄၅	၄,၂၃၇.၂၇၁	၄,၂၁၃.၇၂၆
စုစုပေါင်း	**၄၃၉.၅၉၁**	**၃၃,၁၆၄.၆၂၆**	**၃၂,၇၂၅.၀၃၅**

၁၃။ <u>သာမန်အသုံးစရိတ်</u>။ မြန်မာ့မီးရထား၏ ၁၉၈၈-၁၉၈၉ဘဏ္ဍာရေးနှစ်နှင့် ၂၀၁၀-၂၀၁၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တို့၏ သာမန်အသုံးစရိတ် အခြေအနေမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-

	ကုန်ကျစရိတ်	**၁၉၈۸-၈၉ (ကျပ်သန်း)**	**၂၀၁၀-၂၀၁၁ (ကျပ်သန်း)**	**တိုးတက်မှု (ကျပ်သန်း)**
(က)	လစာနှင့်စရိတ်	၁၄၂.၆၀၄	၁၉,၅၅၉.၇၃၅	၁၉,၄၁၇.၁၃၁
(ခ)	ပစ္စည်းစရိတ်	၅၁.၈၆၈	၈,၅၄၆.၂၁၈	၈,၄၉၄.၃၅၀
(ဂ)	တန်ဖိုးလျော့	၇၈.၃၆၆	၅,၁၇၇.၈၁၅	၅,၀၉၉.၄၄၉
(ဃ)	စက်သုံးဆီ	၄၆.၃၅၅	၃၁,၇၀၂.၈၈၆	၃၁,၆၅၆.၅၃၁
(င)	ကုန်သွယ်လုပ်ငန်းခွန်	၂၁.၇၅၁	၁,၃၃၄.၆၄၂	၁,၃၁၂.၈၉၁
(စ)	အတိုးငွေ	၁၇၇.၆၀၁	၆၁.၆၆၆	-၁၁၅.၉၃၅
	စုစုပေါင်း	**၅၁၈.၅၄၅**	**၆၆,၃၈၂.၉၆၂**	**၆၅,၈၆၄.၄၁၇**

၁၄။ <u>ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး</u>။ မြန်မာ့မီးရထား၏ ၁၉၈۸-၈၉ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ၂၀၀၆-၂၀၀၇ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ၂၀၀۷-၂၀၀۸ဘဏ္ဍာရေးနှစ်နှင့် ၂၀၁၀-

၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တို့၏ ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုးပြောင်းလဲမှုမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်။ ၁၉၈၈-၈၉ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှ ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုးကို နောက်ဆက်တွဲ(ခ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်-

	ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	ဝင်ငွေ (ကျပ်သန်း)	သုံးငွေ (ကျပ်သန်း)	ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေ အချိုး(%)
(က)	၁၉၈၉-၁၉၉၀မှ ၂၀၀၅-၂၀၀၆ထိ (တစ်နှစ်ပျမ်းမျှ)	၆,၇၄၄.၅၇၂	၄,၉၂၉.၈၁၈	၇၃.၀၉%
(ခ)	၂၀၀၆-၂၀၀၇	၂၅,၁၇၃.၀၁၂	၃၇,၇၀၂.၇၉	၁၄၉.၇၇%
(ဂ)	၂၀၀၇-၂၀၀၈	၂၇,၂၅၅.၈၄၁	၄၃,၆၅၆.၆၁၆	၁၆၀.၁၇%
(ဃ)	၂၀၁၀-၂၀၁၁	၃၃,၁၆၄.၆၂၆	၆၆,၃၈၂.၉၆၂	၂၀၀.၁၆%

(c) အထက်ပါ ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး တိုးမြင့်ခဲ့ရခြင်းမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-

(၁) ၁၉၈၉-၁၉၉၀ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှ ၂၀၀၅-၂၀၀၆ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ကာလအထိ ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုးမှာ (၁၀၀)ရာခိုင်နှုန်းအောက် ဖြစ်သဖြင့် မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် အမြတ်ငွေ ဖြစ်ပေါ်ပါသည်။

(၂) ၂၀၀၅ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလမှစ၍ ဓါတ်ဆီနှင့်ဒီဇယ်ဆီများကို မြန်မာ့ရေနံထွက်ပစ္စည်းရောင်းဝယ်ရေးလုပ်ငန်းမှ ဈေးနှုန်းတိုးမြှင့်ခဲ့ခြင်း၊ ၂၀၀၆-၂၀၀၇ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှစ၍ ဝန်ထမ်းလစာနှုန်းထားများ တိုးမြှင့်ခဲ့ခြင်းတို့ကြောင့် ဒီဇယ်ဆီပေါ်အခြေခံလျက် ရထားပြေးဆွဲနေရသော မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး (၁၄၉.၇၇) ရာခိုင်နှုန်းသို့ ပြောင်းလဲဖြစ်ပေါ်ပါသည်။

(၃) ၂၀၀၇ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လမှစတင်၍ ဓါတ်ဆီနှင့် ဒီဇယ်ဆီများကို မြန်မာ့ရေနံထွက်ပစ္စည်းရောင်းဝယ်ရေးလုပ်ငန်းမှ ဈေးနှုန်းတိုးမြှင့်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး ၁၆၀.၁၇ရာခိုင်နှုန်းသို့ ပြောင်းလဲ ဖြစ်ပေါ်ပါသည်။

(၄) ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှစတင်၍ ဝန်ထမ်းလစာနှုန်းထားများ တိုးမြှင့် ခဲ့ခြင်းကြောင့် ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး (၂၀၀.၁၆)ရာခိုင်နှုန်းသို့ ပြောင်းလဲ ဖြစ်ပေါ်ပါသည်။ ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စုစုပေါင်းသုံးငွေ၏ (၅၆)ရာခိုင်နှုန်းမှာ စက်သုံးဆီကုန်ကျစရိတ်ဖြစ်ပါသည်။

ရထားလုပ်ငန်းကုန်ကျစရိတ်

၁၅။ **ရထားလုပ်ငန်းကုန်ကျစရိတ်ကို အောက်ပါအတိုင်း ခွဲခြားသတ်မှတ်လေ့ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရ ပါသည်-**

(က) <u>ပုံသေစရိတ်</u>။ ရထားပြေးဆွဲမှုအရေအတွက်အပေါ် မူမတည်ဘဲ ပုံသေကုန်ကျသော စရိတ်ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဘူတာ၊ အဆောက်အဦ၊ ရထားသံလမ်း၊ တံတား၊ အချက်ပြ စနစ်များထူထောင်သည့်စရိတ်၊ ရုံပိုင်၊ ဘူတာစာရေး၊ လက်မှတ်ရောင်း၊ လက်မှတ်သိမ်းများအတွက် လစာနှင့် စရိတ်၊ ရထားလမ်း၊ တံတား၊ ဆက်သွယ်ရေး စနစ်များပြုပြင်ထိန်းသိမ်းသည့် စရိတ်များ ဖြစ်ပါသည်။

(ခ) <u>ရထားပြေးဆွဲမှုအလိုက် ကုန်ကျသောစရိတ်</u>။ ရထားပြေးဆွဲရာတွင်အသုံးပြုသည့် စက်ဆီ၊ ချောဆီများ၊ ရထားစက်ခေါင်း၊ တွဲ ပြုပြင်မွမ်းမံထိန်းသိမ်းစရိတ်များ၊ ရထားလိုက်ဝန်ထမ်းများ၏ စရိတ်များ ဖြစ်ပါသည်။

၁၆။ **အထက်ပါစရိတ်(၂)မျိုး၏ သဘောသဘာဝအရ ရထားများများပြေးဆွဲနိုင်သောလမ်းပိုင်းတွင် အထက်ပါပုံသေစရိတ်များကို မျှဝေကျခံရသည့်အတွက် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည် တစ်ယူနစ်အတွက် ကုန်ကျမှုလျော့နည်းသွားသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် ရထားပြေးဆွဲမှုနည်းပါးသည့် လမ်းပိုင်းများတွင် ပြေးဆွဲသည့်ရထားတစ်စင်းအတွက် ကျခံရသည့် ပုံသေစရိတ်ကြီးမားသဖြင့် ရရှိသည့် ရထားခနှင့် လုံလောက်မှုမရှိဘဲ ကြီးမားစွာအရှုံးပေါ်နိုင်သည့် သဘာဝရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည် နည်းပါးသည့်လမ်းပိုင်းများတွင် ကားလမ်းများသည် ပိုမိုသဘာဝကျမည်ဖြစ်ပြီး**

ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ထူထပ်သောလမ်းပိုင်းများတွင်မူ ရထားပြေးဆွဲခြင်းက စီးပွားရေးအရ ပိုမိုတွက်ချေကိုက်မည် ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

၁၇။ မြန်မာ့မီးရထား၏ လမ်းပိုင်းများတွင် တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းနှင့် မြေပြန့်လမ်းပိုင်းဟူ၍ နှစ်မျိုး ရှိပါသည်။ တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းအဖြစ်သတ်မှတ်ထားသော လမ်းပိုင်းများသည် ရထားသံလမ်း ပေ(၄၀) သွားတိုင်း အမြင့်ကွာခြားချက် (၁)ပေနှင့်အထက် ပိုမိုမတ်စောက်သည့် ဆင်ခြေလျောပါဝင်သည့် လမ်းပိုင်းများကို သတ်မှတ်ထားခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ယင်းလမ်းပိုင်းများမှာ-

(က) မန္တလေး-လားရှိုးလမ်းပိုင်း

(ခ) သာစည်-ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-ဘန်းယဉ်-ဆိုက်ခေါင်-နမ့်စန်-မိုးနဲလမ်းပိုင်း

(ဂ) အောင်ပန်း-လွိုင်ကော်လမ်းပိုင်း

(ဃ) ရေး-ထားဝယ်လမ်းပိုင်းတို့ဖြစ်ကြပါသည်။

ယင်းလမ်းပိုင်းများမှအပ ကျန်လမ်းပိုင်းများကို မြေပြန့်လမ်းပိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထားတွင် အမြင့်ဆုံးမြင်းကောင်ရေအားဖြစ်သည့် မြင်းကောင်ရေ(၂၀၀၀)အားစက်ခေါင်း တစ်လုံးသည် ဘရိတ်ပါဝါပြည့်စုံပါက မြေပြန့်လမ်းပိုင်းဖြစ်သည့် ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းပိုင်းတွင် စုစုပေါင်းတန်ချိန်(၁၅၀၀)တန်၊ ရှစ်ဘီးကုန်တွဲကြီး (၂၉)တွဲကို ဆွဲနိုင်သော်လည်း တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းတွင် (၂၃၀)တန်၊ ရှစ်ဘီးတွဲကြီး (၄)တွဲသာ ဆွဲနိုင်ပါသည်။

သို့ဖြစ်၍ အထက်ဖော်ပြပါ ပုံသေကုန်ကျ စရိတ်များအပြင် တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းတွင်ပြေးဆွဲပါက စက်သုံးဆီလည်း ပိုမိုကုန်ကျသည်ဖြစ်ရာ ရထားပြေးဆွဲခြင်းအတွက် ကုန်ကျစရိတ်ကာမိရန် အထူးခက်ခဲပါသည်။

၁၈။ မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ပြေးဆွဲလျက်ရှိသော လူစီးရထား(၃၂)စီးနှင့် ကုန်ရထား(၁၆)စီး တို့ကို လူစီးရထားအတွက် တစ်စီးချင်းကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဝင်ငွေ၊ ကုန်ရထားများအတွက် ကုန်တစ်တန် တစ်မိုင်အပေါ် ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဝင်ငွေတို့ကို တွက်ချက်ခဲ့ပါသည်။ လူစီးရထား(၃၂)စင်းအနက် မန္တလေး-ရန်ကုန် အထူးအမြန်ရထား(၁)စင်းသာ အနည်းငယ်အမြတ်ရှိခဲ့ပြီး ကျန်ရထားအားလုံး အရှုံးပေါ်ခဲ့ပါသည်။ လူစီးရထားအားလုံး၏ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဝင်ငွေတို့ကို ပျမ်းမျှတွက်ချက်ကြည့်ရာ လူစီးရထား(၁)စင်းလျှင် ကုန်ကျစရိတ်၏ (၄၂)ရာခိုင်နှုန်းခန့်သာ ဝင်ငွေပြန်လည် ရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ အရှုံးအများဆုံးရထားများမှာ တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းတွင်ပြေးဆွဲသော ရထားများ ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ လူစီးရထားများ၏ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဝင်ငွေ နှိုင်းယှဉ်ချက်ဇယားကို နောက်ဆက်တွဲ(နှ-၁)ဖြင့် ဖော်ပြပ အပ်ပါသည်။

၁၉။ ကုန်ရထား(၁၆)စီး၏ ကုန်ကျစရိတ်ကိုတွက်ချက်၍ ဝင်ငွေနှင့်နှိုင်းယှဉ်ခဲ့ရာ ကုန်ရထား(၂)စီးသာ ကုန်တစ်တန်တစ်မိုင်ပေါ်တွင် အနည်းငယ်အမြတ်ရရှိခဲ့ပြီး ကျန်ကုန်ရထားအားလုံး အရှုံးဖြင့် ပြေးဆွဲ နေရခြင်းဖြစ်သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ပျမ်းမျှအားဖြင့် ကုန်ရထားတစ်စင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်၏ (၅၁)ရာခိုင်နှုန်းခန့်သာ ဝင်ငွေအဖြစ် ပြန်လည်ရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ အထူးသဖြင့် တောင်ပေါ်

လမ်းပိုင်းပြေးဆွဲသော ကုန်ရထားများသည် ပိုမိုအရှုံးပေါ်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ကုန်ရထားများ၏ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဝင်ငွေ နှိုင်းယှဉ်ချက်ဇယားကို နောက်ဆက်တွဲ(နှ-၂)ဖြင့် ဖော်ပြပေးပါသည်။

၂၀။ **လူစီးရထားနှင့် ကုန်ရထားများ၏ ကုန်ကျစရိတ်များ၏ ကုန်ကျစရိတ်အမျိုးအစားအလိုက် ရာခိုင်နှုန်းများမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည် (တစ်နိုင်ငံလုံးအတွက် ပျမ်းမျှရသောအချက်အလက်များအပေါ်တွင် မူတည်တွက်ချက်ပါသည်) -**

စဉ်	ကုန်ကျစရိတ်အမျိုးအစား	ကုန်ရထား (%)	လူစီးရထား (%)
၁	သံလမ်း၊ အဆောက်အဦနှင့် အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်	၁၇.၀၀	၁၅.၆၆
၂	စက်မှုဆိုင်ရာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းစရိတ်	၁၄.၈၁	၁၉.၅၅
၃	စက်သုံးဆီစရိတ်	၃၀.၄၀	၃၀.၆၄
၄	ရထားလိုက်ဝန်ထမ်းစရိတ်	၃.၂၁	၃.၁၇
၅	အထွေထွေဝန်ဆောင်မှုစရိတ်	၉.၈၁	၁၀.၃၅
၆	တန်ဘိုးလျော့စရိတ်	၂၄.၇၇	၂၀.၆၃

စက်သုံးဆီကုန်ကျစရိတ်သည် အဓိကကုန်ကျစရိတ်ဖြစ်ပြီး စက်ခေါင်း၊ တွဲစသည့်ရထားပြေးဆွဲမှု ဆိုင်ရာ ပုံသေပိုင်ပစ္စည်းများ၏ တန်ဘိုးလျော့စရိတ်သည် ဒုတိယလိုက်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ကုန်ကျစရိတ်လျော့ချရေးနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေး

၂၁။ <u>ကုန်ကျစရိတ်လျော့ချရေး</u>။ မြန်မာ့မီးရထား၏ ရထားပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ်အမျိုးအစား အလိုက် ပါဝင်မှုရာခိုင်နှုန်းကိုကြည့်လျှင် ရထားပြေးဆွဲမှုအတွက် အသုံးပြုသည့် စက်သုံးဆီစရိတ်နှင့် စက်ခေါင်း၊ တွဲတို့၏ တန်ဖိုးလျော့စရိတ်များသည် အဓိကကုန်ကျစရိတ်များဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ကုန်ရထားပြေးဆွဲမှုအတွက် အဆိုပါစရိတ်နှစ်ခုပေါင်းသည် စုစုပေါင်းကုန်ကျစရိတ်၏ (၅၅)ရာခိုင်နှုန်းခန့် ရှိပြီး လူစီးရထားအတွက် (၄၀)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ကျန်စရိတ်များတွင် မြို့ပြ ဆိုင်ရာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုစရိတ်သည် ကုန်ရထားတွင် (၁၇)ရာခိုင်နှုန်းနှင့် လူစီးရထားတွင် (၁၆)ရာခိုင် နှုန်းခန့်ရှိပြီး စက်မှုဆိုင်ရာပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးစရိတ်မှာ ကုန်ရထားတွင် (၁၅)ရာခိုင်နှုန်းခန့်နှင့် လူစီး ရထားတွင် (၂၀)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

၂၂။ သို့ဖြစ်၍ ရထားပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ်လျော့ချနိုင်ရေးအတွက် စက်ခေါင်းနှင့် တွဲများ၏ တန်ဘိုးလျော့စရိတ်နှင့် စက်သုံးဆီစရိတ်တို့ကို အဓိကလျော့ချရန်လိုအပ်ပါသည်။ တန်ဘိုးလျော့စရိတ် သည် ပုံသေစရိတ်ဖြစ်သော်လည်း စက်ခေါင်း၊ တွဲများကို စွမ်းအားပြည့်အသုံးပြုခြင်းဖြင့် ခရီးသည်၊ ကုန်စည် တစ်ယူနစ်ပေါ်တွင်ကျရောက်သည့်စရိတ်ကို လျော့ကျစေမည်ဖြစ်ပါသည်။ စက်ခေါင်းနှင့် တွဲ များကို ထိရောက်စွာနှင့် စွမ်းအားပြည့်အသုံးပြုနိုင်ရေး၊ စက်သုံးဆီသုံးစွဲမှု လျော့ကျရေး၊ စက်မှုဆိုင်ရာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုကုန်ကျစရိတ်များ လျော့ချရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားရမည့် လုပ်ငန်းများကို နောက်ဆက်တွဲ(ပ)၊ (ဖ)၊ (ဗ) တို့ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

၂၃။ **<u>စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေး</u>။** **စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေးနှင့် ကုန်ကျစရိတ်လျော့ချရေးမှာ**
အပြန်အလှန်ဆက်စပ်အကျိုးသက်ရောက်လျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထား၏ စွမ်းဆောင်ရည်တိုးတက် မြင့်မားလာစေရေးအတွက် အောက်ပါအချက်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်-

(က) **ကောင်းမွန်သောရထားသံလမ်းရှိခြင်း (Good Permanent Way)**

(ခ) **လုံလောက်စွာစွမ်းဆောင်နိုင်ချေရှိခြင်း (Sufficient Capacity)**

(ဂ) **စနစ်ကျသောပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုရှိခြင်း (Proper Maintenance)**

(ဃ) **ထိရောက်သောကွပ်ကဲမှုရှိခြင်း (Effective Control) နှင့်**

(င) **တာဝန်ကျေပြီး စွမ်းဆောင်ရည်ရှိသော ဝန်ထမ်းကောင်းများရှိခြင်း (Dutiful and Capable Staff) တို့ ဖြစ်ပါသည်။**

၂၄။ **စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေးအတွက် ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်ချက်တိုင်းသည် ရထားလုပ်ငန်း၏ကုန်ကျစရိတ်နှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ပစ္စည်းအရည်အသွေး၊ ဝန်ထမ်းတို့၏ ဆောင်ရွက်မှု၊ ကွပ်ကဲမှုညံ့ဖျင်းခြင်းတို့သည် စရိတ်ပိုမိုကုန်ကျစေမည်ဖြစ်ပြီး မိမိတို့၏ စွမ်းဆောင်ရည်တိုးတက်သည်နှင့်အမျှ ကုန်ကျစရိတ်ကျဆင်းပြီး ရထားလုပ်ငန်းလည်း တိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။**

၂၅။ **အထက်ပါစွမ်းဆောင်ရည်များ တိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ ကုန်ကျစရိတ်များ လျော့ပါးသွားမည် ဖြစ်သော်လည်း လက်ရှိကောက်ခံနေသော ခရီးသည်လက်မှတ်ခနှင့် ကုန်တန်ဆာခတို့ဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်ကို**

ကာမိနိုင်သည့်အနေအထားမရှိပါ။ သို့ပါ၍ လက်ရှိခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်နှုန်းထားများကို တိုးမြှင့်ရန် စဉ်းစားခြင်း (သို့မဟုတ်) နိုင်ငံတော်က ထိုအရှုံးကို ကျခံခြင်းဟူသော နည်းလမ်း(၂)ရပ်အနက် တစ်ခုခုကို ရွေးချယ်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများ၏ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခနှုန်းထား များကို လေ့လာရာတွင် မြန်မာ့မီးရထားထက် (၂)ဆမှ (၃)ဆခန့်အထိ ကောက်ခံကြသည်ကိုတွေ့ရှိရ ပါသည်။

၂၆။ မြန်မာ့မီးရထား၏ အချို့ရထားလမ်းပိုင်းများသည် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုပမာဏအရ တွက်ချေမကိုက်နိုင်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ယင်းပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြန် (Transport Corridor) တစ်လျှောက်တွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခြင်းဖြင့် စီးပွားရေးစင်္ကြန် (Economic Corridor) အဖြစ် ပြောင်းလဲနိုင်ပါက ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပမာဏတိုးတက်လာပြီး ရထားလုပ်ငန်းလည်း ပိုမိုတွက်ချေကိုက်အောင်မြင်လာမည်ဖြစ်ပါသည်။

၂၇။ မြန်မာ့မီးရထားသည် မိမိ၏လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည်ပြကိန်းဂဏန်းများကို လအလိုက်တွက်ချက် ထုတ်ပြန်ပြီး သက်ဆိုင်ရာဌာနများသို့ ဖြန့်ဝေပေးပို့ကာ သုံးသပ်ပြုပြင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထား၏ (၁၀)နှစ်စာ စွမ်းဆောင်ရည်ညွှန်ပြကိန်းဂဏန်းများကို နောက်ဆက်တွဲ(ဘ)၊ (မ)တို့ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။ အဆိုပါစွမ်းဆောင်ရည်ကိန်းဂဏန်းများအရ အောက်ပါအခြေအနေများကို တွေ့ရှိရ ပါသည်-

(က) မြန်မာ့မီးရထား၏ ခရီးသည်ဝင်ငွေ၊ ကုန်စည်ဝင်ငွေနှင့် အထွေထွေဝင်ငွေများသည် နှစ်စဉ် တိုးတက်မှုရှိခဲ့ပါသည်။ ၂၀၀၁-

၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စုစုပေါင်းဝင်ငွေ (၆၄၉၇.၃၁၀)သန်းရရှိခဲ့ပြီး ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃၃၁၈၆.၃၅၅)သန်း ရရှိခဲ့သဖြင့် (၂၆၆၈၉.၀၄၁)သန်း ပိုမိုရှာဖွေပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။

(ခ) ရထားစီးခရီးသည်ဦးရေမှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၆၁.၂၇၉)သန်းရှိခဲ့ပါ သည်။ ၂၀၀၇-၂၀၀၈ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၇၅.၉၅၉)သန်းဖြင့် အမြင့်ဆုံးသို့ရောက်ရှိခဲ့ သော်လည်း ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၆၇.၆၅)သန်းသို့ ပြန်လည်ကျဆင်းခဲ့ ပါ သည်။ (၁၀)နှစ်အတွင်း လူစီးရထား(၇၀)စင်း တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ခဲ့ပါသည်။

(ဂ) မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးခရီးသည်ဦးရေမှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၂၅.၅၈၃) သန်းရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၀၇-၂၀၀၈ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃၉.၂၂၈)သန်းသို့ တိုးတက်ရရှိခဲ့ပါ သည်။ ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃၃.၅၅)သန်းသို့ ပြန်လည် ကျဆင်းခဲ့ပါ သည်။ (၁၀)နှစ်အတွင်း မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးရထား(၄၈)စင်း တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ခဲ့ ပါသည်။

(ဃ) ကုန်တန်ချိန်သယ်ဆောင်နိုင်မှုမှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃.၄၃၈)သန်း သယ်ဆောင်နိုင်ခဲ့ပြီး ၂၀၀၆-၂၀၀၇ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၂.၈၂၂)သန်းသို့ ကျဆင်းခဲ့ပြီး ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃.၄၀၈)သန်း သယ်ဆောင်နိုင်ခဲ့ပါသည်။

(င) ကုန်ရထားတစ်စင်း၏ ပျမ်းမျှအသားတင်ဝန်ချိန်မှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၃၂၀.၇၅၂)တန်ရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၀၆-

၂၀၀၇ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၂၂၀.၂၉၇)တန်သို့ ကျဆင်းသွားခဲ့ပြီး ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၂၈၃.၄၇၀)တန် ရရှိခဲ့ပါသည်။

(စ) ကုန်တွဲတစ်တွဲ၏ ပျမ်းမျှဝန်ချိန်မှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၁၅.၃၆၄)တန် ရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၀၆-၂၀၇ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၁၁.၂၅၁)တန်သို့ ကျဆင်းသွားခဲ့ပြီး ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၁၄.၇၇၅)တန် ရရှိခဲ့ပါသည်။

(ဆ) ကုန်ရထားတစ်စင်း၏ ပျမ်းမျှပြေးဆွဲမိုင်နှုန်းမှာ ၂၀၀၁-၂၀၀၂ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် တစ်နာရီလျှင် (၁၀.၁၇၉)မိုင်နှုန်းရှိခဲ့ပြီး ၂၀၁၀-၂၀၁၁ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် (၁၀.၃၇၂) မိုင်နှုန်းရှိသဖြင့် (၁၀)နှစ်အတွင်း ကုန်ရထားပြေးဆွဲမိုင်နှုန်းသည် တစ်နာရီလျှင် (၁၀)မိုင်နှုန်းခန့်သာရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

(ဇ) နေ့စဉ်စက်ခေါင်းသုံးစွဲနိုင်မှုရာခိုင်နှုန်းမှာ (၁၀)နှစ်ပျမ်းမျှ (၆၀)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိပြီး ကုန်တွဲသုံးစွဲနိုင်မှုရာခိုင်နှုန်းမှာ (၁၀)နှစ်ပျမ်းမျှ (၈၆)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရ ပါသည်။

(စျ) ရထားခရီးမိုင်များ တိုးတက်ခဲ့သော်လည်း ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များ အချိုးညီ တိုးတက်မှုနှေးကွေးခဲ့သဖြင့် ရထားခရီးမိုင်တစ်မိုင်အပေါ်တွင် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည် ရရှိမှုအရေအတွက် လျော့နည်းခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

၂၈။ ြမန်မာ့မီးရထား၏ စွမ်းဆောင်ရည်ပြကိန်းဂဏန်းများအရ သယ်ယူပို့ဆောင်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ငန်း စွမ်းဆောင်ရည်တိုးတက်မှုမှာ လွန်စွာနှေးကွေးလျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

၂၉။ မြန်မာ့မီးရထားသည် နိုင်ငံတော်ပိုင်ပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးများကို ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်း၊ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများ၏ လမ်းညွှန်ချက်များနှင့် အညီ ရထားလမ်းပိုင်းသစ်စီမံကိန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ စက်ခေါင်းနှင့် တွဲများကို ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ တွဲ၊ စက်ခေါင်း၊ တွဲအရန်ပစ္စည်းများကို ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များနှင့် ပူးပေါင်း၍ ထုတ်လုပ်ခြင်း စသည့် တာဝန်များကို အောင်မြင်စွာအကောင်အထည်ဖော် လုပ်ဆောင်လျက် ရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။

၃၀။ မြန်မာ့မီးရထားသည် အခြေခံအလွှာရှိ ပြည်သူများ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အားထား နေရသည့်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ ပြည်သူတို့၏ ပို့ဆောင်ရေးလိုအပ်ချက်များကို ပြည့်ဝစွာ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး အဆင့်မီသောဝန်ဆောင်မှုများပေးနိုင်ရေး လိုအပ်လျက်ရှိပါသည်။ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများမှလည်း မြန်မာ့မီးရထား အဆင့်အတန်းမီတိုးတက်ရေးနှင့် နိုင်ငံတော်မှ ထောက်ပံ့မှု နည်းနိုင်သမျှနည်းစေရေးအတွက် စီးပွားရေးဆန်ဆန် ဆောင်ရွက်သည့်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ရေး၊ ရထား ပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ်များကို

တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့်ကာမိပြီး အကျိုးအမြတ်ရရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ရေး ဦးတည်ဆောင်ရွက်ရန် လမ်းညွှန်မှုများပြုခဲ့ပါသည်။

၃၁။ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများ၏ လမ်းညွှန်ချက်နှင့်အညီ **မြန်မာ့မီးရထားရန်ကုန်မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးရထားပြေးဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းကိုလုပ်ကိုင်ရန် စိတ်ပါဝင်စားသူ ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များအား (၂၆.၇.၂၀၁၁)ရက်နေ့တွင် နေပြည်တော်၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနရုံးသို့ဖိတ်ခေါ်၍ ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခြင်း၊ မေးခွန်းများကိုပြေလည်ကြားခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။** လုပ်ငန်းရှင်များသိလိုသည့် အကြောင်းခံစည်းကမ်း သတ်မှတ်ချက်များကို ဖြန့်ဝေသွားရန် စီစဉ်ပြီးဖြစ်ပါသည်။ ထပ်မံ၍ တွေ့ဆုံ ရှင်းလင်းပွဲများပြုလုပ်ခြင်း၊ အဆိုပြုလွှာများ တင်သွင်းခြင်း၊ အမှန်တကယ် နိုင်ငံတော်နှင့် လုပ်ငန်းရှင် အကျိုးမျှတစွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည့် အဆိုပြုချက်များရရှိသည်အထိ တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့် ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

နိုင်ငံတကာရထားလုပ်ငန်းများ၏ သဘာဝ

၃၂။ ရထားလုပ်ငန်းသည် အကြောင်းအဆောက်အဦအတွက် အရင်းအနှီးအလွန်ကြီးမားခြင်း၊ မြို့ပြ၊ စက်မှု၊ ရထားသွားလာရေး၊ အချက်ပြနှင့် ဆက်သွယ်ရေး၊ ဈေးကွက်မြှင့်တင်ရေး စသည့် ပညာရပ်များ ပေါင်းစပ်ပါဝင်လျက်ရှိပြီး ယင်းတို့သည်လည်း တစ်ခုနှင့် တစ်ခု ခွဲထုတ်ရန်ခက်ခဲသည့်အဆင့်အထိ ချိတ်ဆက်လျက်ရှိနေခြင်း၊ ရထားလုပ်ငန်းသည်

ငွေကြေးအကျိုးအမြတ်ရရှိရန်အတွက်တစ်ခုတည်း မဟုတ်ဘဲ နိုင်ငံတော်၏ လိုအပ်ချက်နှင့်အညီ ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေး၊ နိုင်ငံစည်းလုံးညီညွတ်ရေးများအတွက် လူနေနည်းပါးသည့်ဒေသများတွင် ရထားလမ်းများဖောက်လုပ်ပြီး ရထားများပြေးဆွဲပေးရသည့် အခြေအနေများရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာတွင် ရထားလုပ်ငန်းကို အောက်ပါအတိုင်းခွဲခြား၍ သုံးသပ်ဆောင်ရွက်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်-

(က) အမြတ်ရရှိသည့်လမ်းပိုင်းများ

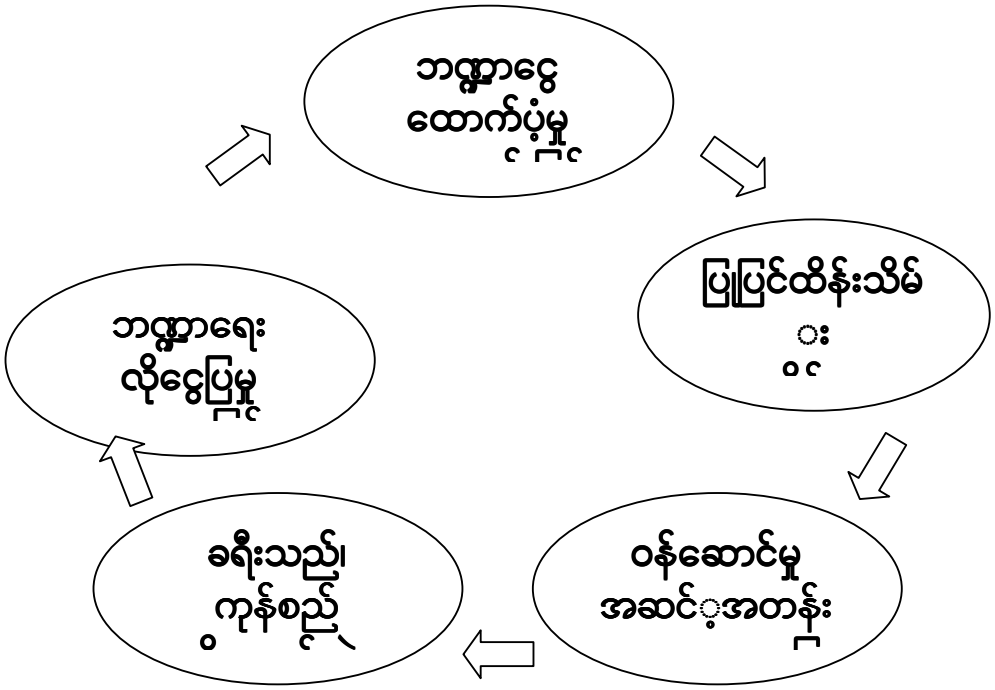
(ခ) နိုင်ငံတော်၏ လိုအပ်ချက်အရ အရှုံးခံပြေးဆွဲရသည့်လမ်းပိုင်းများ

၃၃။ ရထားလုပ်ငန်းများသည် တချိန်က နိုင်ငံပိုင်အဖွဲ့အစည်းများအဖြစ် အောင်မြင်စွာရပ်တည်ခဲ့ ကြပါသည်။ ပြိုင်ဆိုင်မှုနည်းပါးသဖြင့် အောင်မြင်မှုများရရှိကာ တိုးချဲ့လာကြသဖြင့် နိုင်ငံများတွင် ရထားလုပ်ငန်းများသည် သက်တမ်းအရှည်ဆုံးနှင့် ပမာဏကြီးများသော သြဇာတိက္ကမကြီးမားသော အဖွဲ့ အစည်းများ ဖြစ်ခဲ့ကြပါသည်။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီးနောက်ပိုင်းကာလများတွင် နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးမှုနှင့် အတူ မော်တော်ကားလမ်းများ၊ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုများ တရိုက်ထိုး တိုးတက်လာခဲ့သည့်အချိန်တွင် ရထားလုပ်ငန်းများ မှေးမှိန်လာခဲ့ပေသည်။ နိုင်ငံအစိုးရများအနေဖြင့်လည်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအများစုကို အမြန်လမ်းကြီးများတည်ဆောက်မှုအပေါ် ရွှေ့ပြောင်းခဲ့သဖြင့် ရထားလုပ်ငန်းများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု မလုံလောက်မှုကြောင့် ဖြစ်ပေါ်သည့်အခက်အခဲများ ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ကြပါသည်။ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုများ

ကြီးထွားလာခြင်းနှင့် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှု များပြားလာခြင်းတို့နှင့်အတူ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုများရှိလာချိန်တွင် စွမ်းအင်အသုံးပြုရမှုနည်းပါးခြင်း၊ လောင်စာဆီ သက်သာခြင်း၊ လေထုညစ်ညမ်းမှုသက်သာခြင်း၊ ယာဉ်ကြောပြွတ်သိပ်မှုကို လျော့ပါးစေနိုင်ခြင်း၊ ထိခိုက် ဒဏ်ရာရမှုနည်းပါးခြင်း၊ မြေအသုံးချရမှုနည်းပါးခြင်း၊ ဒေသဖွံ့ဖြိုးမှုကို အထောက်အကူပြုခြင်း၊ ဆူညံမှု သက်သာခြင်း စသည့်အားသာချက်များစွာရှိသော ရထားလုပ်ငန်းဘက်သို့ ပြန်လည်ဦးတည်လာကြပါ သည်။ ရထားလုပ်ငန်းပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကို စဉ်းစားလာကြပါသည်။ သို့ရာတွင် ရထားလုပ်ငန်းသည် အရင်းအနှီးကြီးမားပြီး လူ၊ ပစ္စည်း၊ နည်းပညာများဖြင့် အချိန်ယူပြီး အရှိန်နှင့်လုပ်ဆောင်ရသည့် အဖွဲ့ အစည်းအမျိုးအစားဖြစ်ရာ နှစ်ကာလများစွာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမလုံလောက်ခဲ့သဖြင့် စက်ပစ္စည်းကရိယာများ သက်တမ်းကြီးရင့်ခေတ်နောက်ကျနေခြင်း၊ သံလမ်းများ အရည်အသွေးကျဆင်းခြင်း၊ ခေတ်မီနည်းပညာများ အသုံးမပြုနိုင်ခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုနိမ့်ကျသဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်နှင့်ညီမျှသောနှုန်းထား တိုးမြှင့်နိုင်မှုမရှိခြင်း စသည့်အခြေခံအနေများနှင့်ရင်ဆိုင်နေရသော ရထားလုပ်ငန်းများသည် အချိန်တိုအတွင်း ဦးမော့လာနိုင် ခြင်းမရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပေသည်။

၃၄။ နိုင်ငံတကာမီးရထားအားလုံးနီးပါး၏ သဘာဝတွင် ဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့မှုလုံလောက်ခြင်း မရှိ သဖြင့်

အဆိုးသံသရာလည်နေသည့်သဘာဝ တူညီနေကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ အဆိုးသံသရာမှာ အောက်ပါပုံတွင် ဖော်ပြသည့်အတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-



၃၅။ သို့ဖြစ်၍ ရထားလုပ်ငန်းများကို ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ ကြိုးပမ်းလုပ်ဆောင်လာကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ယခုကဲ့သို့ ပြိုင်ဆိုင်မှုပြင်းထန်သည့်ကာလတွင် ရထားလုပ်ငန်းကို မည်သို့ ပြောင်းလဲလျှင် အောင်မြင်မည်ဟူသော အာမခံသည့်နည်းစနစ်မျိုးမရှိသကဲ့သို့

ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး ဆိုင်ရာ ပုံသေနည်းများလည်းမရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ မိမိတို့နိုင်ငံ၏ အြခေအနေအရပ်ရပ်နှင့် ကိုက်ညီစွာ-

(က) နိုင်ငံပိုင်အဖွဲ့အစည်းအဖြစ် ဆက်လက်ရပ်တည်မှုအောက်တွင် စီးပွားရေးဆန်ဆန် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊

(ခ) ရထားလမ်း၊ အချက်ပြဆက်သွယ်ရေး၊ အဆောက်အဦ စသည့် အခြေခံအဆောက်အအုံ များကို နိုင်ငံတော်ပိုင်အဖြစ် ဆက်လက်ထားရှိပြီး ခရီးသည်၊ ကုန်စည်ရထားပြေးဆွဲရေး လုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံပိုင်ကုမ္ပဏီ၊ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများသို့ စည်းကမ်းချက်များဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊

(ဂ) ရထားလုပ်ငန်းတွင်ပါဝင်သော (၁) အခြေခံအဆောက်အအုံ၊ (၂) ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး၊ (၃) ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး၊ (၄) စက်ခေါင်း၊ တွဲ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု စသည့်ကဏ္ဍများကို စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအဖြစ် နိုင်ငံပိုင်ကုမ္ပဏီ၊ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများအဖြစ် သီးခြားစီ ခွဲထုတ်ဖွဲ့စည်းပြီး စီးပွားရေးဆန်ဆန် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊

(ဃ) မြို့ပြခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများ၏ အရင်းအနှီးဖြင့် ဆောင်ရွက်စေပြီး ၎င်းတို့၏အရှုံးကို ကာမိစေရန်အတွက် ရထားမြေ၊ ရထားဘူတာရုံ များကိုအခြေခံသည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုပေးခြင်း၊

(c) ရထားလုပ်ငန်းတစ်ခုလုံး ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍသို့ လွှဲပြောင်းလုပ်ကိုင်စေခြင်း၊

ထိုသို့ ပုံစံအမျိုးမျိုးဖြင့်လုပ်ဆောင်ကြရာတွင် အောင်မြင်မှုများ၊ ဆုံးရှုံးမှုများ တွေ့ကြုံကြရပြီး နိုင်ငံတကာ ရထားလုပ်ငန်းအသီးသီးသည်လည်း ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်နေ ကြဆဲဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံအချို့၏ ရထားလုပ်ငန်းပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ အြခေအနေပြဇယားကို နောက်ဆက်တွဲ(ယ)ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

စိန်ခေါ်မှုများ

၃၆။ မြန်မာ့မီးရထားသည် လက်ရှိအခြေအနေတွင် အဓိကအားဖြင့် အောက်ပါစိန်ခေါ်မှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ရလျက်ရှိပါသည်-

(က) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရန် တောင်းဆိုမှုများကို အပြည့်အဝ မဖြည့်ဆည်းနိုင် သေးခြင်း၊

(ခ) ရထားများ၏မြန်ဆန်မှု၊ အချိန်မှန်ကန်မှု၊ တွဲများ၏ အင်္ဂါရပ်များ ကောင်းမွန်ပြည့်စုံမှု တို့တွင် အားနည်းနေသေးခြင်း

(ဂ) ဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းရည်ကို မြှင့်တင်ရန်လိုအပ်နေသေးခြင်း၊ အခြေခံ အရည်အသွေး ကောင်းမွန်သူများကို ဌာနတွင် အမှုထမ်းဆောင်လာ စေရန် ဆွဲဆောင်မှုတွင် အားနည်း နေသေး ခြင်း၊

(ဃ) အချို့လမ်းပိုင်းများတွင် ခရီးသည်ရရှိမှုနည်းပါးပြီး တွက်ချေ မကိုက် သော်လည်း နယ်မြေဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အရှုံးခံ ပြေးဆွဲ နေရ ခြင်း၊

(င) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခန္ဓနန်းထားများကို ရထားပြေးဆွဲရန် အမှန်ကုန်ကျစရိတ် အရ မြှင့်တင်သင့်သော်လည်း အကြောင်း အမျိုးမျိုးကြောင့် မမြှင့်တင်နိုင်ခြင်း၊

(စ) ရထားလုပ်ငန်းအနေဖြင့် ဘဏ္ဍာရေးအရ အရှုံးပေါ်နေခြင်း၊

(ဆ) မြန်မာ့မီးရထားလုပ်ငန်းသည် အာရှဖြတ်ရထားလမ်းမကြီးစီမံကိန်းတွင် ပါဝင်လျက် ရှိသော်လည်း ဆက်စပ်ပြေးဆွဲရမည့် ရထားလုပ်ငန်းများ၏ ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်ကိုက်ညီနိုင်ရန် လိုအပ်ချက်များရှိနေခြင်း၊

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

၃၇။ အထက်ပါစိန်ခေါ်မှုများကို ကျော်လွှားနိုင်ရေးအတွက် မြန်မာ့ မီးရထားအနေဖြင့် စီးပွားရေး ဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အဖွဲ့အစည်းအဖြစ် ပြုပြင်ပြောင်းလဲလုပ်ဆောင်သွားရန် လိုအပ်ပါသည်။ ရထားလုပ်ငန်းကဲ့သို့ ကြီးမားကျယ်ပြန့်သည့်လုပ်ငန်းအား ပြုပြင်ပြောင်းလဲရာတွင် ဦးတည်ချက်များ ချမှတ်ကာ နှစ်ရှည်စီမံကိန်းအဖြစ် ဖြည့်ဆည်းပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရမည်ဟု ယူဆပါသည်။

၃၈။ ြမန်မာ့မီးရထားအား ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးနှင့် ရေရှည် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး အတွက် အောက်ပါအတိုင်းအဆိုပြုတင်ပြအပ်ပါသည်-

(က) <u>**ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး**</u>

(၁) ြမန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် လူစီးရထားများပြေးဆွဲခြင်းမှ အရှုံးပေါ်ခြင်းများကို ကုန်ရထားများပြေးဆွဲခြင်းမှ

ရရှိနိုင်သည့် အကျိုးအမြတ်ဖြင့် ပြန်လည်ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရန်အတွက် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကို အဓိကပစ်မှတ်အဖြစ် ထားရှိဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၂) မြန်မာ့မီးရထား၏ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ဝင်ငွေရရှိမှုတွင် ရန်ကုန်-မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်းသည် စုစုပေါင်းဝင်ငွေ၏ (၅၈)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိပြီး မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား ရထားလမ်းပိုင်းသည် (၁၈)ရာခိုင်နှုန်းနှင့် ရန်ကုန်-မော်လမြိုင် ရထားလမ်းပိုင်းသည် (၄)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိရာ ယင်းလမ်းပိုင်း (၃)ခုပေါင်းသည် စုစုပေါင်းဝင်ငွေ၏ (၈၀)ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ြဖစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ စီးပွားရေးဆန်ဆန် လုပ်ဆောင်ရာတွင် အကျိုးအမြတ်ရှိနိုင်သော လမ်းပိုင်းများကို အဓိကထား အသုံးပြုရမည်ဖြစ်ရာ ယင်းလမ်းပိုင်းများ အဆင့် မီရေး၊ ရထားများ အရှိန်မြှင့်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး၊ ကုန်ရထားများ တိုးချဲ့ပြေးဆွဲ နိုင်ရေး၊ ကုန်ကျစရိတ်လျော့ကျ၍ ဝင်ငွေတိုးမြှင့်ရရှိရေးများ ဦးတည် ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၃) ရထားလမ်းနှင့် စက်ခေါင်း၊ တွဲများသည် သက်တမ်းကြာရှည်ပြီး စွမ်းဆောင်ရည် ကျဆင်းမှုများ ရှိနေပြီဖြစ်၍ နိုင်ငံတော်၏ ရင်းနှီးထောက်ပံ့ငွေများကို လမ်းဟောင်းများ ပြုပြင်ရေး၊ စက်ခေါင်းနှင့် တွဲများ

အစားထိုးရေး၊ စက်ရုံများ အဆင့်မြှင့်တင်ရေးတို့တွင် ပိုမိုအသုံးပြုသွားသင့်ပါသည်။

(၄) မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ယခင်ကာလက ချေးငွေရရှိသည့်အပေါ်မူတည်၍ ဂျပန်၊ ဂျာမန်၊ ပြင်သစ်၊ တရုတ်၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့မှ စက်ခေါင်းများကို ဝယ်ယူခဲ့ ရပြီး မြင်းကောင်ရေ(၂၀၀၀)၊ (၁၆၀၀)၊ (၁၅၀၀)၊ (၉၀၀)၊ (၅၀၀) ကွဲပြားနေ သဖြင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရန် ခက်ခဲပါသည်။ လိုအပ်သည့် အရန်ပစ္စည်းများ ဝယ်ယူသည့်အခါတွင်လည်း အရေအတွက်အနည်းငယ်စီသာ ဝယ်ယူသဖြင့် ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် အရန်ပစ္စည်းများအတွက် ကုန်ကျစရိတ် သက်သာစေရန် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်လည်း စက်ခေါင်းအမျိုးမျိုးကို ပြင်ဆင်ရသည်ထက် တစ်မျိုးတည်းကိုသာ အာရုံစိုက်ပြုပြင်ရခြင်းဖြင့် ပိုမိုကျွမ်းကျင်ပြီး စက်ခေါင်းချို့ယွင်းမှုများ နည်းပါးစေရေးတို့အတွက် စက်ခေါင်းနှင့် အရန်ပစ္စည်းများကို Standardization ပြုလုပ်သွားသင့်ပါသည်။

(၅) ရထားလုပ်ငန်းကို စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်ရာတွင် ရထားပြေးဆွဲမှု ကုန်ကျစရိတ်များကို တစ်စိတ်တစ်ပိုင်း (သို့မဟုတ်) အလုံးစုံကာမိစေသည့် ဝန်ဆောင်ခနှုန်းထားများ ကောက်ခံရမည့်သဘာဝအတိုင်း သင့်တော်သည့် နှုန်းထားများ တိုးမြှင့်ကောက်ခံနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၆) အစိုးရဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၏ ကုန်စည်များကို လျော့နှုန်းဖြင့် သယ်ပို့ပေးရခြင်း၊ အစိုးရဝန်ထမ်းများအား လူစီးလက်မှတ်ခကို တစ်ဝက်နှုန်းဖြင့် ခွင့်ပြုပေးရခြင်း များကို ပယ်ဖျက်ြခင်းြဖင့် အရှုံးအချို့ကို ကာမိစေမည်ြဖစ်ပါသည်။

(၇) တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းများတွင် ရထားပြေးဆွဲမှုသည် ကုန်ကျစရိတ်များပြားပြီး စက်ခေါင်းနှင့် တွဲများကို အကျိုးရှိစွာအသုံးပြုနိုင်ခြင်းမရှိသဖြင့် လူစီးရထား များနှင့် မဖြစ်မနေပို့ဆောင်ပေးရမည့် ကုန်စည်များမှအပ တောင်ပေါ် လမ်းပိုင်း ကုန်ရထားပြေးဆွဲခြင်းများကို လျော့ချခြင်း၊ လုံးဝမပြေးဆွဲခြင်းများ ဆောင်ရွက် သွားသင့်ပါသည်။

(၈) ပုဂ္ဂလိကမော်တော်ယာဉ်များ၏ ယှဉ်ပြိုင်မှုကို ထိရောက်စွာတုန့်ပြန်ပြီး ရထား လုပ်ငန်းသို့ ကုန်စည်များ ပိုမိုရရှိနိုင်ရေးအတွက် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခ နှုန်းထားများ အခြေအနေအချိန်အခါနှင့်အညီ ပြောင်းလဲနိုင်မှုကို အကန့် အသတ်ဖြင့် ခွင့်ပြုချက်ရရှိနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၉) နိုင်ငံတကာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုတွင် ကွန်တိန်နာသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် အဓိကဖြစ်သဖြင့် ြမန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ရထားလမ်းကွန်ယက်တစ်ခုလုံးတွင်

ကွန်တိန်နာရထားများပြေးဆွဲနိုင်ရေး ရည်မှန်းချက်ထား၍ စတင်ဆောင်ရွက် သင့်ပါသည်။

(၁၀) နိုင်ငံတကာမီးရထားလုပ်ငန်းများနည်းတူ ရထားဘူတာရုံအားအြခေခံသော စီးပွားရေးအချက်အချာလုပ်ငန်းနေရာများ ပေါ်ပေါက်လာရေးအတွက် ပုဂ္ဂလိက လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၁၁) ရထားလုပ်ငန်းသည် မြေပိုင်ဆိုင်မှုပေါများသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ပါသည်။ မီးရထားဝန်ထမ်းအိမ်ယာများသည် တစ်ထပ်မြေစိုက်အိမ်များအဖြစ် ကျယ်ပြန့်စွာ တည်ရှိနေပါသည်။ ဝန်ထမ်းအိမ်ယာများကို အထပ်မြင့်များဆောက်လုပ်ပေးပြီး ပေါ်ထွက်လာမည့် မြေကို မီးရထားဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိရေးအတွက် အကျိုးရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်နိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါ သည်။

(၁၂) ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် မိမိ၏လုပ်ငန်းတာဝန်များကို တန်ဖိုးထား၍ စွမ်းအားပြည့် လုပ်ဆောင်ကြရေးအတွက် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် အကျင့်ပျက်ဝန်ထမ်း များအား ထိရောက်ပြင်းထန်စွာ အရေးယူဆောင်ရွက်ခြင်းများ လုပ်ဆောင် သွားသင့်ပါသည်။

(၁၃) လုပ်ငန်းများတိုးတက်မှုရှိလာရေးအတွက် ဝန်ထမ်းများ၏ အရည်အသွေးမြင့်မားရေး အစီအမံများချမှတ်လုပ်ဆောင်ခြင်း၊ ရုံးလုပ်ငန်းများတွင် ကွန်ပျူတာများ ထိရောက်စွာအသုံးပြုနိုင်ရေး၊ စက်ခေါင်း၊ တွဲ၊ သံလမ်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု လုပ်ငန်းများတွင် စက်ကရိယာများ ပိုမိုအသုံးပြုနိုင်ရေး ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ရထားပြေးဆွဲခြင်းနှင့် မဆိုင်သည့် အချို့လုပ်ငန်းများ ဥပမာအားဖြင့် ဘူတာရုံသန့်ရှင်းရေး၊ တွဲများသန့်ရှင်းရေး၊ တွဲထိန်း စသည့် လုပ်ငန်းများကို ကန်ထရိုက်လုပ်ငန်းအဖြစ် ဆောင်ရွက်ခြင်းများ လုပ်ဆောင် သွားသင့်ပါသည်။

(ခ) <u>ရေရှည်ပြုပြင်ြပောင်းလဲရေး</u>

(၁) နိုင်ငံတော်၏ နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးတို့ကို ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှ ထိရောက်စွာ အထောက်အကူပြုနိုင်ရေးကို ဦးတည်၍ နည်းလမ်းစုံ ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ ချိတ်ဆက်စွမ်းဆောင်နိုင်မည့် **အမျိုးသားအဆင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒ**တစ်ရပ် လိုအပ်သည်ဟု ယူဆတင်ပြအပ်ပါသည်။

(၂) အဆိုပါ အမျိုးသားအဆင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒ၏ လမ်းညွှန်မှု ဘောင်အတွင်းမှ ြမန်မာ့မီးရထားအား

စီးပွားရေးဆန်ဆန် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အဖွဲ့အစည်းအဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲနိုင်ရေးအတွက် **ရထားလုပ်ငန်းပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာစီမံချက်**တစ်ရပ် ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်သွားရန် လိုအပ်ကြောင်း အဆိုပြုတင်ပြအပ်ပါသည်။ အဆိုပါစီမံချက်တွင် အောက်ပါကဏ္ဍများ ပါဝင်သင့် သည်ဟု ယူဆပါသည်-

(ကက) ရည်မှန်းချက်နှင့် တာဝန်များသတ်မှတ်ခြင်း

(ခခ) စီးပွားရေးဆိုင်ရာ

အဓိကပစ်မှတ်များသတ်မှတ်ခြင်း

(ဂဂ) နှုန်းထားဆိုင်ရာမူဝါဒများသတ်မှတ်ခြင်း

(ဃဃ)

အများပြည်သူဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုပေးရေးတာဝန်များသတ်မှတ်ခြင်း

(ငင) ဝန်ထမ်းအင်အားဆိုင်ရာ

လုပ်ငန်းစဉ်များသတ်မှတ်ခြင်း

(စစ) နိုင်ငံတော်၏

စီးပွားရေးဆိုင်ရာမျှော်မှန်းချက်နှင့် မူဝါဒများ ဘောင်အတွင်းမှ ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ

လုပ်ငန်းစဉ်များသတ်မှတ်ခြင်း

(ဆဆ) ယှဉ်ပြိုင်ဘက် ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများအပေါ် သုံးသပ်ချက်နှင့် လုပ်ငန်းစဉ်များ သတ်မှတ်ခြင်း

(ဇဇ) ရထားလုပ်ငန်း၏ အားသာချက်နှင့် အားနည်းချက်များကို သုံးသပ်ခြင်း

(စျစျ) ရထားလုပ်ငန်း၏ (၃)နှစ်မှ (၁၀)နှစ်အတွင်း မျှော်မှန်းချက်

(ညည) အထက်ပါမျှော်မှန်းချက်အရ ဖြည့်ဆည်းပေးရန်လိုအပ်သည့် ငွေလုံးငွေရင်းစီမံချက်

(ဋဋ) ရထားလုပ်ငန်း၏ လုံခြုံမှုနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာ သုံးသပ်ချက်

(၃) အဆိုပါ ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာစီမံချက်နှင့်အညီ နိုင်ငံတော် အစိုးရ၏ လမ်းညွှန်ချက်များဖြင့် ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် မြန်မာ့မီးရထားအဖွဲ့အစည်းတို့သည် **လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ သဘောတူညီချက်** တစ်ရပ်ကို လက်မှတ်ရေးထိုးဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ သဘော တူညီချက်တွင် ရည်မှန်းချက်တာဝန်များသတ်မှတ်ခြင်း၊ မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ပြည့်မီအောင် ဆောင်ရွက်ရမည့်

စံနှုန်းနှင့် လုပ်ငန်းစဉ်များသတ်မှတ်ခြင်း၊ နိုင်ငံတော်အစိုးရကိုယ်စား ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးရမည့်တာဝန်ဝတ္တရားများ၊ မြန်မာ့မီးရထားမှ ဆောင်ရွက်ရမည့် တာဝန်များကို ရှင်းလင်းစွာဖော်ပြခြင်းများ ပါရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။

နိဂုံး

၃၉။ ြမန်မာ့မီးရထားသည် နိုင်ငံတော်ပိုင်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ နိုင်ငံတော်၏ ရည်မှန်းချက်၊ ဦးတည်ချက်များအတိုင်း ဥပဒေနှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အဖွဲ့အစည်း ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူတို့၏အကျိုးအတွက် ပြုပြင်ြပောင်းလဲရေးဆိုင်ရာမူဝါဒများနှင့်အညီ ရထားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါ သည်။

နောက်ဆက်တွဲ(ယ)

နိုင်ငံအချို့၏ ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ

ဘင်္ဂလားဒေ့ရ် မီးရထားလုပ်ငန်း

ရထားဌာန၏ပြဿနာများနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး၏ ဦးတည်ချက်များ	၁၉၈၀ပြည့်နှစ်များ၏အစောပိုင်းကာလများတွင် ဘင်္ဂလားဒေ့ရ် မီးရထား ဌာန (BR) သည် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးက အလွန်အကျူး ပြိုင်ဆိုင်မှု၊ အခြေပစ္စည်းများဟောင်းနွမ်းမှု၊ ရထားခများ ကျယ်ပြန့်စွာ ဆုံးရှုံးမှု၊ ဝန်ထမ်း အင်အားပိုမိုနေမှုနှင့် ဘဏ္ဍာရေးနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုတို့တွင် ကျဆင်း မှုတို့ကို ရင်ဆိုင်ခဲ့ရသည်။ (BR) ကို အလျင်အမြန်ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်သည့်အတွက် အာရှ ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်၏အကူအညီဖြင့် ဘင်္ဂလားဒေ့ရ်အစိုးရ သည် ရထားဌာနပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးအစီအစဉ်ကို အောက်ပါအချက်များ အားဆောင်ရွက်ခဲ့သည်- - အဖွဲ့အစည်းပြုပြင်ပြောင်းလဲခြင်း။ - လူအင်အား သဘာဝကျစေခြင်း။ - အဆုံးအစမရှိထောက်ပံ့မှုကိုရပ်စဲခြင်းနှင့် - မျှတသည့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအစဉ်ကို ချမှတ်ခြင်း။
အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ မူဘောင်	BR ကို လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေသည့် အဖွဲ့အစည်း မူဘောင်ကို အောက်ပါ အချက်နှစ်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်သုံးသပ်ခဲ့သည်- (၁) BR ကို စီးပွားရေးဆန်ဆန်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရန်။ (၂)ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုတာဝန် (PSO)သဘောတူညီချက်အရ အဖိုးအခ မရသော ခရီးသည်ဝန်ဆောင်မှုများအတွက် ဘင်္ဂလားဒေ့ရ် အစိုးရက BR ကို လျော်ကြေးပေးရန်။ ဖွဲ့စည်းပုံအသစ်အရ အစိုးရက အမျိုးသားပို့ဆောင်ေရး မူဝါဒကိုချမှတ်သည်။ BR လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက်

	လုံခြုံမှုစံချိန်စံညွှန်းများကို သတ်မှတ် သည်။ BR ၏ ရေရှည်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို အတည်ပြုသည်။ လိုအပ်သည့် ဘဏ္ဍာငွေအတွက် စီစဉ်ပေးသည်။ တစ်ချိန်တည်းတွင် BR က ရထား ပြေးဆွဲရေးဆိုင်ရာမူဝါဒများကို အမျိုးသား ပို့ဆောင်ရေးမူဘောင်အတွင်း ချမှတ်သည်။ BR စီမံခန့်ခွဲမှု အပိုင်းတွင် တာဝန်ခံမှုထားရှိသည်။ ထို့ပြင် BR ၏ ရေရှည်ဗျူဟာကို သတ်မှတ် သည်။
ရထားအခြေခံအဆောက် အအုံ စီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထား ပြေးဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ ခွဲခြားထားခြင်းနှင့် လုပ်ငန်း သစ်လုပ်ဆောင်သူများ အတွက်ဈေးကွက်ရရှိမှု	ဘဏ်လားဒေ့ရှ်နိုင်ငံသည် အဖွဲ့အစည်းစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထား ပြေး ဆွဲရေး လုပ်ငန်းများမှ ခွဲခြားမထားပါ။ လုပ်ငန်း သစ်ဆောင်ရွက်သူများအတွက် လည်း ဈေးကွက် မရရှိခဲ့ပါ။ ရထားပြေးဆွဲမှုတွင် မြတ်စွန်းနိုင်မှုနှင့် ရရှိသည့် ဝန်ဆောင်မှု အဆင့်များကို စောင့်ကြပ်လေ့လာသည်။ BR ၏ ဈေးကွက် အစီအစဉ်ကိုချမှတ်သည်။ ကုန်စည် ကဏ္ဍတွင် ကြံ့သယ်ယူမှုကဲ့သို့ စီးပွား ရေးအရ တွက်ခြေ မကိုက်သော ခရီးတိုပြေးဆွဲမှုကို သီးခြားခွဲထုတ် ဆောင်ရွက်ပြီး၊ ကွန်တိန်နာနှင့် ရေနံထွက်ပစ္စည်းကဲ့သို့ ပိုမိုအကျိုး အမြတ် ရရှိသည့်ဝန်ဆောင်မှုများကို ပိုမိုစူးစိုက်ဆောင်ရွက် ခဲ့သည်။
ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုတာဝန် များ (PSO)အတွက်ဘဏ္ဍာ ငွေရရှိခြင်း	အဆုံးအစမရှိ ငွေကြေးပံ့ပိုးဆောင်ရွက်နေရသည့်စနစ်ကို အဆုံးသတ် ရန်အတွက် ဘဏ်လားဒေ့ရှ်အစိုးရသည် လူမှုရေးအရဖြစ်စေ၊ နိုင်ငံရေး အရဖြစ်စေ ဆောင်ရွက်ရသည့်ဝန်ဆောင်မှုများကို ဆောင်ရွက်ရသဖြင့် ဖြစ်ပေါ်သောအရှုံးအတွက် လျော်ကြေးပေးရန် သဘောတူညီခဲ့ပါ သည်။ PSO သဘောတူညီချက်နှင့်အတူ ယခုအခါ ဘဏ်လားဒေ့ရှ် အစိုးရက BR သို့ ပင်မတာဝန်မဟုတ်သောလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရမှုအတွက် သက်ဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်ကို နိုင်ငံတော်ရသုံး မှန်းခြေ ငွေစာရင်းမှ သက်သာချောင်ချိ ရေးခွင့်ပြုငွေအဖြစ် ပေးချေပါသည်။
ရထားလုပ်ငန်းများအ တွက် ဘဏ္ဍာငွေတိုးတက်မှု	BR သည် ကုန်ကျစရိတ်နှင့်ဈေးကွက်ကိုအခြေပြု၍ အဖိုးအခနှုန်း သတ်မှတ် ကောက်ခံသည့်မူဝါဒကို အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ ယခင်က

	ရထားခန္ဓနန်းထားများကို အစိုးရ၏ရသုံးမှန်းခြေလုပ်ငန်းစဉ် ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ်အဖြစ်သာ ချိန်ဆကောက်ခံခဲ့သည်။ ရလဒ်မှာ ကုန်ပို့ခန္ဓနန်းထားများနှင့် လူစီးခများမှာ ကုန်ကျစရိတ်ထက်များစွာလျော့နည်းခဲ့ပြီး BR ၏ ဘဏ္ဍာရေးချို့တဲ့မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့ရသည်။
ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍပါဝင်ဆောင်ရွက်မှု	BR သည် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည့်နေရာများစွာကို သတ်မှတ်ပေးခဲ့သည်။ ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတွင် BR က ခရီးသည် တင်ရထား ၄၄ စီးမှ အချို့လုပ်ငန်းငယ်များကို ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်းများသို့ငှားရမ်းပေးခဲ့သဖြင့် ယင်းရထားများမှရရှိသည့်အခွန်ငွေမှာ ၅၇% တိုးတက်ခဲ့သည်။ ၁၉၉၇ခုနှစ်တွင်လည်း BR သည် ရထား၁၈စီး၌ ရထားပေါ်စစ်ဆေးရေးနှင့် တွဲသန့်ရှင်းရေးလုပ်ငန်းများအား ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍသို့ ဆောင်ရွက်စေခဲ့ပါသည်။ အနာဂတ်တွင်လည်း အလားတူ ပဋိညာဉ်ချုပ်များအရ ရထားများကို ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။
အခြား	ရထားဌာန ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးအစီအစဉ်မှ အရေးကြီးသည့်အချက် တစ်ရပ်မှာ ဝန်ထမ်းအင်အား ၅၉၄၀၀ဦးရှိသည့် လုပ်သားထုကို လျှော့ချနိုင် ရန်အတွက် ဝန်ထမ်းသစ်ခန့်ထားမှုကို ယာယီရပ်ဆိုင်းထားခြင်း၊ မိမိတို့ဆန္ဒ အလျောက်ဝန်ထမ်းအဖြစ်မှ ထွက်စေခြင်းအစီအစဉ်ကို ဆောင်ရွက်လျှက် ရှိပါသည်။ အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်ချေးငွေဖြင့် ဆောင်ရွက်သော ယင်းအစီအစဉ်အရ ဝန်ထမ်း **၁၀၁၀၀** ဦးကို ရထားဌာနမှနှုတ်ထွက်ခွင့်ပြုခဲ့ပါသည်။ ယင်းကြောင့် BR ၏ဝန်ထမ်းအင်အား ၅၉၄၀၀ ဦးမှ **၃၃၀၀၀** ဦးသို့ ၁၀ နှစ်တာအတွင်း လျှော့ချနိုင်ခဲ့ပါသည်။ အထူးသဖြင့် အသုံးပြုရန်မသင့်လျော် တော့သည့် ရထားတွဲများကဲ့သို့ ပိုလျှံနေသော သို့မဟုတ် ခေတ်မမီတော့သောအြခေပစ္စည်းများကို ထုခွဲရောင်းချခြင်း၊

	အကျိုးအမြတ်မရရှိသော ရထားလမ်းပိုင်းများကို ပိတ်သိမ်းခြင်း၊ ကြီးကြပ်မှုအားနည်းသော ဘူတာရုံ များကို ဝန်ထမ်းမထား ရှိဘဲ ရပ်စခန်းများအဖြစ်ပြောင်းလဲခြင်း စသည်တို့ကို လုပ်ဆောင်ခဲ့ပါ သည်။

တရုတ်ရထားလုပ်ငန်း

ရထားဌာန (CR)၏ ပြဿနာများနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး၏ ဦးတည်ချက်များ	-တရုတ်နိုင်ငံတွင် ရထားဌာနပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို အောက်ပါ ဦးတည်ချက်များဖြင့် ဆောင်ရွက်ရပါသည်- (၁) ပို့ဆောင်ရေးစွမ်းရည်၊ ဝန်ဆောင်မှုအရည်အသွေးနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသားစီးပွားရေး၏ လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးရန်။ (၂) ဒဿမမြောက် ၅ နှစ်စီမံကိန်း (၂၀၀၁-၂၀၀၅)ကာလ အတွင်း တရုတ် နိုင်ငံဆိုရှယ်လစ်စျေးကွက်စီးပွားရေးနှင့် ကိုက်ညီသည့်အုပ်ချုပ်ရေး ယန္တရားနှင့် လုပ်ငန်းအစီအစဉ်အသစ်ကို ချမှတ်ရန်။ -ဖွဲ့စည်းမှုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးအစီအစဉ်အား အောက်ပါတို့ကို ဦးတည် ဆောင်ရွက်ပါသည်- - နိုင်ငံတော်ကထိန်းချုပ်သည့်လုပ်ငန်းများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ခွဲခြားထားခြင်း။ - ရထားဌာနအတွက် ဦးတည်ဆောင်ရွက်ခြင်း။ - ရထားလုပ်ငန်းများကို ပြုပြင်ပြောင်းလဲခြင်း။ - ရထားလုပ်ငန်းများကို ပို့ဆောင်ရေးစျေးကွက်အဖြစ်သို့ပြောင်းလဲခြင်းနှင့် - ရထားလုပ်ငန်းစီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စျေးကွက်စနစ်ကို ဆိုရှယ်လစ်စျေး ကွက်စနစ်နှင့်အညီ ဖော်ဆောင်ခြင်း။
အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ မူဘောင်	တရုတ်နိုင်ငံရထားဌာနကို နိုင်ငံတော်ကပိုင်ဆိုင်ပြီး ရထားဝန်ကြီးဌာနက လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်သည်။ ယင်းတွင် ဒေသကြီး ၁၄ ခု၌ အုပ်ချုပ်ရေး ဌာနများရှိပြီး၊ မြို့ပတ်ရထားမရှိပါ။ CR ၏ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများတွင် ရထား ဌာနစီမံခန့်ခွဲမှု၌ အစိုးရ၏အခန်းကဏ္ဍကို

	ပြန်လည်သတ် မှတ်ခြင်းလည်း ပါဝင်သည်။ လက်ရှိ ၅ နှစ်စီမံကိန်း၏ ရည်ရွယ်ချက်တစ်ခုမှာ CR ၏ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများတွင် အစိုးရ၏ပါဝင်ပတ်သက်မှုကိုလျှော့ချရန်၊ ရထားဆိုင်ရာမူဝါဒဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် စနစ်ချမှတ်ရေးတွင်သာ အထူးအားစိုက် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရထားလုပ်ငန်းလုံခြုံရေးအတွက် ကြီးကြပ်ရန်တို့ဖြစ် သည်။ အထက်အဆင့်တွင် အစိုးရက ပို့ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီများ၏ဥပဒေအရ တာဝန်များနှင့် ပို့ဆောင်ရေးဈေးကွက်ကိုသတ်မှတ်ခြင်း၊ အကောင်အထည် ဖော်ခြင်းနှင့် ထိန်းကွပ်ခြင်းကို ဆောင်ရွက်ပါမည်။
ရထားလုပ်ငန်းအခြေခံ အဆောက်အအုံစီမံခန့်ခွဲ ရေးလုပ်ငန်းများမှ ခွဲခြား ထားခြင်းနှင့် လုပ်ငန်း လုပ်ဆောင် သူများအတွက် ဈေးကွက် ရရှိမှု	ရထားလုပ်ငန်း အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထားပြေးဆွဲရေး လုပ်ငန်းများမှ ခွဲခြားထားခြင်းမရှိပါ။ လုပ်ငန်းသစ်လုပ်ဆောင်သူများ အတွက် ဈေးကွက်ရရှိနိုင်မှုလည်းမရှိပါ။
ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုတာဝန် များ (PSO) အတွက် ဘဏ္ဍာငွေရရှိခြင်း	ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုတာဝန်များအတွက် ဘဏ္ဍာငွေရရှိနိုင်မှု သီးသန့် မရှိပါ။
ရထားလုပ်ငန်းများအ တွက် ဘဏ္ဍာငွေတိုးတက်မှု	ဈေးကွက်လှုပ်ရှားမှုနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အထူးသဖြင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုတွင် ကုန်ပို့ခနှုန်းများကို ပြုပြင်ပြောင်းလဲပါသည်။ လက်ရှိတွင် CR ၏ဈေးနှုန်းသတ်မှတ်မှုမှာ လွယ်ကူရှင်းလင်းပြီး၊ ကုန်စည်တန်ဖိုးနှင့်ပြိုင်ဆိုင်မှု အပေါ် မူတည်၍ များစွာပြောင်းလဲမှုမရှိပါ။ ဤတာဝန်ကိုအထောက်အကူပြုနိုင်ရန် တစ်နေရာမှတစ်နေရာသို့ လူစီးနှင့်ကုန်တင်ကုန်ကျစရိတ်ပုံစံကို ဖော်ဆောင် ခဲ့ပါသည်။ ရည်ရွယ်ချက်မှာ ခရီးစဉ်တစ်ခုချင်း၏အကျိုးအမြတ် ရရှိနိုင်မှုကို ခန့်မှန်းသိရှိနိုင်ရန်ဖြစ်ပါသည်။ ဤပုံစံ

	များကိုအသုံးပြုပြီး၊ CR အနေဖြင့် ခရီးစဉ်တစ်ခုချင်းကို လက်ခံမည် သို့မဟုတ် ငြင်းပယ်မည်ကို ဆုံးဖြတ်နိုင်သည်။ ရထားခနှင့် အခွန်အခကို ဈေးကွက်အပေါ်မူတည် ဆုံးဖြတ်ပါသည်။
ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှု	သို့ရာတွင် နဝမမြောက် ၅ နှစ်စီမံကိန်း (၁၉၉၆-၂၀၀၁)ကာလတွင် ဗဟို ချုပ်ကိုင်စီးပွားရေးစနစ်ကျင့်သုံးသည့်ကာလက ပိတ်သိမ်းခဲ့သည့် ရထား ပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို ပြန်လည်ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ ရထားဌာန၏ပင်မလုပ်ငန်း တာဝန်များမှအပ အခြားလုပ်ငန်းတာဝန်များဆောင်ရွက်သော အဖွဲ့အစည်း များကို ရထားဝန်ကြီးဌာနမှ ထုတ်ပယ်ခဲ့သည်။ ယင်းတွင် (ဆေးရုံ၊ နည်းပညာ တက္ကသိုလ်စသည့်) လူမှုရေးလုပ်ငန်းများ၊ (ရထားအင်ဂျင်နီယာစက်ရုံ၊ ရထားတွဲ ထုတ်လုပ်သည့်စက်ရုံစသည့်) ပို့ဆောင်ရေးနှင့်မဆိုင်သည့်လုပ်ငန်းများ ပါဝင် သည်။ CR ဝန်ထမ်းအင်အားမှ **၈၀၀၀၀၀** ဦးကိုထုတ်ပယ်ခဲ့ပြီး၊ လုပ်ငန်းပေါင်း **၃၀၀၀၀** ခုကို ရထား လုပ်ငန်းမှပယ်ဖျက်ခဲ့သည်။ ဤသို့ လုပ်ဆောင်သဖြင့် CR ၏ထုတ်လုပ် မှုသည် အခြေခံကျကျတိုးတက်ခဲ့ကာ နှစ်ပေါင်းများစွာအတွင်း CR က အကျိုးအမြတ်များပြန်လည်ရရှိ လာခဲ့သည်။
အခြား	လုပ်ငန်းပြိုင်ဆိုင်ဆောင်ရွက်မှုနှင့် ဈေးကွက်၏လိုအပ်ချက်များအရ ပြောင်းလဲ ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အရည်အသွေးကြောင့် CR တိုးတက်လာခဲ့သည်။ မန်နေဂျာများအနေဖြင့် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဖောက်သည်များကို ရထားဌာနကစောင့်ဆိုင်းနေရသည့် **"ရောင်းသူဈေးကွက်"** ကို မကျင့်သုံးတော့ဘဲ ဖောက်သည်များ အလိုကျဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် **"ဝယ်သူဈေးကွက်"**သို့ ပြောင်းလဲကျင့် သုံးကြောင်း သိရှိလာကြသည်။ CR က ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်ကိုချမှတ်ပြီး

	လက်တွေ့အကောင်အထည်ဖော် ကြောင်းသိရှိလာသည့်အလျောက် မန်နေဂျာမှဝန်ထမ်းများအထိ စိတ်နေ စိတ်ထားပြောင်းလဲလာသည်။ ခရီးသည်၊ ကုန်စည်နှင့် အခြားလုပ်ငန်း ဆိုင်ရာကိစ္စစသည့် ရထားလုပ်ငန်း၏အစိတ်အပိုင်းအသီးသီးကို မိမိတို့ တာဝန်ယူသည့် စီးပွားရေးယူနစ်များအဖြစ် ခွဲခြားလုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် အောင်မြင်လာမည်ဖြစ်ပါသည်။

အိန္ဒိယရထားလုပ်ငန်း

အိန္ဒိယရထားဌာန (IR) ၏ ပြဿနာများနှင့် ပြုပြင် ပြောင်းလဲ ရေး၏ ဦး တည်ချက်များ	(ကုန်းလမ်း၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်း၊ ကမ်းရိုးတန်းသွားသင်္ဘောလုပ်ငန်း၊ လေကြောင်း ကုန်ပို့လုပ်ငန်းနှင့် ပိုက်လိုင်း) အခြားပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများ၏ ပြိုင်ဆိုင်မှုများကြောင့် IR သည် ဖောက်သည်များ၏ လိုအပ်ချက်ကို လျင်မြန်စွာ ဖြည့်ဆည်းပေးသော ပိုမိုရှုံးစွဲသူများ၏အကြိုက်နှင့် ကိုက်ညီသည့် ဈေးကွက်ကို အခြေခံသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်လာပါသည်။ ယင်းအချက်မှာ အစိုးရက IR ကိုမထောက်ပံ့တော့မည့်အခါ အထူးအရေးကြီးပါသည်။ သို့ဖြစ်ရာ ကုန်စည်နှင့်ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးမှ ဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိရေးသည် အဖွဲ့အစည်းကို ပြန်လည်တည်ဆောက် ဖွဲ့စည်းရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အသစ်များအတွက် ဘဏ္ဍာငွေရရှိရေးတွင် အဓိကအရေးပါပေသည်။
အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ မူဘောင်	အိန္ဒိယနိုင်ငံတွင် ရထားဌာနကို နိုင်ငံတော်က ပိုင်ဆိုင်လုပ်ကိုင်သည်။ မျက်မှောက်ကာလတွင် ရထားဝန်ကြီးဌာနလုပ်ငန်းများတွင် ပုဂ္ဂလိကများက ပိုမိုပါဝင်လုပ်ကိုင်လာစေရန် အထူးပြုဆောင်ရွက်လျှက်ရှိသည်။ IR ၏ အတွေ့ အကြုံအရ အကျိုးအမြတ်ရရှိသောလုပ်ငန်းများကို အသင်းအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်း လုပ်ကိုင်သည့် အောင်မြင်သောဥပမာများမှာ ပြည်ပနိုင်ငံများတွင်ပါ လုပ်ငန်း တိုးချဲ့လုပ်ကိုင်နေကြသော

	အိန္ဒိယကွန်တိန်နာကော်ပိုရေးရှင်း(CONCOR)၊ အိန္ဒိယရထားနည်းပညာနှင့် စီးပွားရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း(RITES)တို့နှင့် အိန္ဒိယ ရထားတည်ဆောက်ရေးကုမ္ပဏီလီမိတက်(IRCON) တို့ဖြစ်ပါသည်။ ရထားဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်တွင် အိန္ဒိယရထားစားသောက်မှုဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုနှင့် ခရီးသွားကော်ပိုရေးရှင်း (IRCTC)နှင့် အိန္ဒိယရထားဆက်သွယ်ရေးကော်ပိုရေးရှင်းကို မကြာမီကတည်ထောင်ခဲ့သည်။ လက်ရှိ ကာလတွင် ၂၀၀၀ ပြည့်နှစ်၊ စက်တင်ဘာလတွင်ဖွဲ့စည်းသည့် RailTel Corperation of India Ltd က ရထားလမ်းတစ်လျှောက် ဖန်ကြိုးမျှင်ဖိုင်ဘာကြိုးများတပ်ဆင်၍ နိုင်ငံတစ်ဝန်း Broad Band and Multi media network တည်ဆောက်ရန်နှင့် ပိုလျှံသည့် Capacity ကို စီးပွားရေး အခြေခံဖြင့် ပြင်ပအဖွဲ့အစည်းများသို့ငှားရမ်းရန် ဆောင်ရွက် နေသည်။ RailTel သည် IR ၏လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ဆက်သွယ်ရေးလိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးသည့်အပြင် နိုင်ငံတစ်ဝန်းတွင် သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာတိုးတက်ရေးနှင် အင်တာနက်အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် အရေးကြီးသည့်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်လာမည်ဖြစ်ပြီး၊ အမျိုးသားပေါင်းစည်းရေးအတွက် IR ၏ သမိုင်းအဓွန့်ရှည်သည့်ကဏ္ဍကို တည်မြဲစေမည်ဖြစ်ပါသည်။
ရထားအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းများမှ ခွဲခြားထားခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းသစ်လုပ်ဆောင်သူများအတွက်	ရထားအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းများမှ ခွဲခြားထားခြင်းမရှိပါ။ လုပ်ငန်းသစ်လုပ်ဆောင်သူများအတွက် ဈေးကွက်ရရှိနိုင်မှုလည်း မရှိပါ။

ဈေးကွက်ရရှိမှု	
ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှု တာဝန်များ (PSO)အတွက် ဘဏ္ဍာငွေရရှိခြင်း	IR သည် ယင်း၏လုပ်ငန်းအသုံးစရိတ်များ၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်လိုအပ် ချက်များ အတွက်ကျခံရန် အခွန်ငွေလုံလောက်စွာရရှိနိုင်မည်ဟု မျှော် လင့်ရသည်။
ရထားလုပ်ငန်းများအတွက် ဘဏ္ဍာငွေတိုးတက်မှု	IR ၏ အရေးကြီးဆုံးကုန်ကျစရိတ်မှာ ယင်း၏ဝန်ထမ်းများအတွက် ကုန်ကျ စရိတ်ဖြစ်ပါသည်။ ဘဏ္ဍာငွေတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ရန် ဝန်ထမ်း အင်အားလျှော့ချရေးမှာ ကြိုတင်လုပ်ဆောင်ရမည့် အခြေခံအချက် တစ်ရပ် ဖြစ်သည်ဟုယူဆရသည်။ IR ၏အတိုင်ပင်ခံဖြစ်သည့် RITES က IR ဝန်ထမ်းများ၏ ၂၅% မှာ လိုအပ်သည်ထက်ပိုလျှံနေသော ဝန်ထမ်းများ ဖြစ်သည်ဟု ခန့်မှန်းပါသည်။ ဤပြဿနာကိုဖြေရှင်းရန် IR က ဝန်ထမ်း အသစ်များ ခန့်ထားမှုကို ၁% သာခန့်ထားခြင်း၊ ဝန်ထမ်း ဟောင်း ၃%ခန့်က အငြိမ်းစားယူခြင်းဖြင့် နှစ်စဉ် ၂% လျှော့ချနေပါသည်။ လုပ်ငန်းစဉ် အောင်မြင်ရန်အတွက် ၇ နှစ်မှ ၁၀ နှစ် အချိန်ယူ ရမည်ဖြစ်ပါသည်။
ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှု	အစိုးရက အရင်းအမြစ်ကို အကန့်အသတ်ဖြင့်သာ ခွဲဝေချထားခြင်း၊ ဆောင်ရွက်ဆဲစီမံချက်အားလုံးကို သင့်လျော်သောအချိန်ကာလ အတွင်း ပြီးစီးနိုင်ရန်အတွက် ဘဏ္ဍာငွေအများအပြား လိုအပ်ခြင်းတို့ကြောင့် IR သည် ယင်း၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအစဉ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ရန် ဘဏ္ဍာငွေ ယန္တရားကို ရှာဖွေလျှက်ရှိသည်။ ပြည်နယ် အစိုးရများ၊ အကျိုးခံစား ခွင့်ရရှိသောစက်မှုလုပ်ငန်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များ၊ အခြေခံအဆောက် အအုံကုမ္ပဏီများနှင့် တိုက်ရိုက်နိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဘဏ္ဍာရေး ဆိုင်ရာအစုရှင်များအဖြစ် စဉ်းစား လျှက်ရှိပါသည်။

ဗီယက်နမ် ရထားလုပ်ငန်း

ရထားဌာန၏ပြဿနာ	ရထားလုပ်ငန်းကို နိုင်ငံတော်ကသာ ပိုင်ဆိုင်ခြင်း၊

များနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး၏ဦးတည်ချက်များ	ဘဏ္ဍာငွေ ဖြည့်တင်း ခြင်းနှင့် စီမံခြင်းကိုဆောင်ရွက်ပါသည်။ စီးပွားရေးအရ စွမ်းဆောင်နိုင်မှုနှင့် ဖောက်သည်လိုအပ်ချက်များကို ဂရုမပြုဘဲ အစိုးရက သတ်မှတ်သည့် နှုန်းထားများအတိုင်း ကောက်ခံသည်။ ရထားဌာနသည် ခရီးသည်နှင့် ကုန်ပိုမိုပို့ဆောင်လာသည်။ အလွန်နည်းသောရထားခများက စရိတ်ကို မကာမိစေဘဲ ရထားဌာနက ထောက်ပံ့ပေးရမှုသည် မခံမရပ်နိုင်သည့် တာဝန်တစ်ရပ်ဖြစ်လာသည်အထိ ဘဏ္ဍာရေးအခြေအနေ ဆိုးရွားခဲ့သည်။ ဝ၉၈၆ခုနှစ်တွင် အစိုးရက ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို အစိုးရကထောက်ပံ့ နေရသည့် ဗဟိုချုပ်ကိုင်စီးပွားရေးစနစ်မှ ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ် သို့ "Doi Moi" မူဝါဒအရပြောင်းလဲရန်နှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည့် စီးပွားရေးလိုအပ်ချက် များကိုဖြည့်ဆည်းရန်အတွက် စွမ်းရည်မြှင့်တင်ရန် ဆုံးဖြတ်ခဲ့သည်။ ရထားစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို လျှော့ချပေးခြင်းနှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးမှ ယှဉ်ပြိုင်လာခြင်းတို့ကြောင့် ၁၉၈၉ ခုနှစ်တွင် ရထားဌာနကို ဗီယက်နမ် ရထားလုပ်ငန်းများသမဂ္ဂ သို့မဟုတ် ဗီယက်နမ်ရထား(VR) အဖြစ် အောက်ပါ ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ဖွဲ့စည်း ခဲ့သည်- (၁) နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက်အပေါ် မှီခိုနေရမှုကိုလျှော့ချရန်။ (၂)စီးပွားရေးဆန်ဆန်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရန်။
အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ မူဘောင်	VR သည် ဗီယက်နမ်အစိုးရ၏ လက်ခွဲအဖြစ်တည်ထောင်ထားပြီး၊ ယင်း၏လုပင်နး်များကို စီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်ရာတွင် လွတ်လပ်လာသည်။ အထက်ပါ ရည်ရွယ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီစေရန် VR ကိုအောက်ပါအတိုင်း ဌာနလေးခုဖြင့် ပိုင်းခြားဖွဲ့စည်းသည်။ **ပို့ဆောင်ရေးအုပ်စု**ကို သက်ဆိုင်ရာဒေသကြီးများတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများကို စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် ရထားပို့ဆောင်ရေး တာဝန်ကို ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရန်အတွက် ဒေသကြီးသုံးခုတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း များဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ပင်မတာဝန်များအပြင် ပိုလျှံနေသော

	ဝန်ထမ်းများကို တာဝန်ပေးနိုင်ရန်အတွက် ပင်မမဟုတ်သည့် စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများကိုလည်း ဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုထားသည်။ **စက်မှုနှင့်ဆောက်လုပ်ရေးအုပ်စု** တွင်ရထားတွဲအလုပ်ရုံများ၊ စက်ရုံများ၊ ကျောက်မိုင်းများ၊ ရထားတည်ဆောက်ရေးကုမ္ဏီများပါဝင်သည်။ ယင်းတို့သည် ဗီယက်နမ်စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများဥပဒေအရ မိမိတို့လုပ်ငန်းများကို လွတ်လပ်စွာလုပ်ကိုင်ခွင့်ရသည့် အဖွဲ့အစည်း များဖြစ်သည်။ ယင်းအုပ်စုက ပဋ္ဌိညာဉ်ကို အခြေခံပြီး၊ ပို့ဆောင်ရေး အုပ်စုကိုယ်စား ရထားအခြေခံ အဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ခြင်း၊ ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ ရထားတွဲပြုပြင်ခြင်း များကို ဆောင်ရွက်သည်။ အခြေခံအေဆောက်အအုံ စီမံခန့်ခွဲရေးအုပ်စုတွင် ရထားတံတားများ၊ သံလမ်းများ၊ တယ်လီကွန်းဆက်သွယ်ရေးစနစ်၊ အချက်ပြ ကိရိယာ၊ ဘူတာရုံများကဲ့သို့ အခြေပစ္စည်းများကို သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေ(သို့) ဌာနလုပ်ပိုင်ခွင့်အတွင်း စီမံဆောင်ရွက်သည်။ ၁၉၉၅ခုနှစ်တွင် ပို့ဆောင်ရေး အုပ်စုမှ ဘဏ္ဍာရေးဌာနအရ ခွဲထွက်ခဲ့ပြီး ရထားအခြေခံ အဆောက်အအုံကို စီမံခန့်ခွဲရန် နိုင်ငံတော်က အခွင့်အာဏာပေးအပ်သည်။ ယင်းတို့ အားလုံးသည် နိုင်ငံတော်၏ ဘတ်ဂျတ်ခွဲဝေပေးမှု အရ သတ်မှတ်ထားသော အစီအစဉ်အတိုင်းဆောင်ရွက်ရသည့် အများပြည်သူဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများ ဖြစ်သည်။ **ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုအုပ်စု** တွင် ရထားပစ္စည်းကိရိယာ ပြည်တွင်းသို့တင်သွင်းမှု၊ ပြည်ပသို့တင်ပို့မှု၊ အတိုင်ပင်ခံလုပ်ငန်း၊ ခရီးသွားနှင့် ပို့ဆောင်ရေးကုမ္ဏီများပါဝင်သည်။ ယင်းတို့မှာ စီးပွားရေးအရ လွတ်လပ်သောအဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သည်။ အထက်ပါမူဘောင်အတွင်း ပို့ဆောင်ရေးအုပ်စုက VR ၏ ပင်မလုပ်ငန်းကို ဆောင်ရွက်ပြီး၊ အခြားအုပ်စုများက ပဋ္ဌိညာဉ်အပေါ် အခြေခံပြီးပုံပိုး ဆောင်ရွက်သည်။

အဖွဲ့အစည်းစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်း များမှ ခွဲခြားထားခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းသစ်လုပ်ဆောင် သူများအတွက် ဈေးကွက် ရရှိမှု	၁၉၉၅ခုနှစ်မှစ၍ အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကို သီးခြားငွေစာရင်းဖြင့်ဆောင်ရွက်သည်။ ဗီအာရ်သည် လုပ်ငန်းများကို စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်သည်။ ပို့ဆောင်ရေးရငွေ၏ (၁၀%)ကို အခြေခံအဆောက်အအုံ အသုံးပြုခအဖြစ် ပေးသွင်းသည်။ ဗီအာရ်ကို လူစီးခနှင့် ကုန်တင်ခများအား ဈေးကွက်အခြေအနေအရ ပြောင်းလဲခွင့် အပ်နှင်းထားသည်။ အခြားကုမ္ပဏီများကဲ့သို့ အခွန်ပေးဆောင် ရသည်။ ရထားလုပ်ငန်းကို နိုင်ငံတော်ပိုင်ဆိုင်ပြီး ရထားလုပ်ငန်း ထိန်းသိမ်းမွမ်းမံခြင်း၊ တိုးချဲ့ခြင်း၊ မြှင့်တင်ခြင်းအတွက် ဘဏ္ဍာငွေ ထောက်ပံ့သည်။ VR သည် မိမိကိုယ်တိုင်စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အခွင့်အာဏာရရှိထားသည်။
ရထားလုပ်ငန်းဘဏ္ဍာငေး တွင်တိုးတက်မှု	၂၀၀၀ပြည့်နှစ်တွင် VR သည် တန်/ကီလိုမီတာအချိုးတွင် (၂၉%)မှ (၃၆%)သို့ တိုးတက်ခဲ့ပြီး၊ ခရီးသည်/ကီလိုမီတာအချိုးတွင် (၁၇.၆%) တိုးတက်ခဲ့သည်။ ၂၀၀၁ခုနှစ် (၂၂.၈%)ထပ်မံတိုးတက်ခဲ့သည်။ လူစီးခ နှင့် ကုန်တင်ခများကို စရိတ်ကာမိစေရန် ယှဉ်ပြိုင်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုအဆင့်အတန်းနှင့် အကျိုးအမြတ်ရရှိနိုင်မှုတို့နှင့် ကိုက်ညီ စေရန် ပြင်ဆင်ခဲ့သည်။
အခြား	VR သည် ယင်း၏ပင်မလုပ်ငန်းများကို စီးပွားရေးဆန်ဆန် စီမံခန့် ခွဲသည့် စနစ်နှင့် ဈေးကွက်အဖွဲ့အစည်းတည်ထောင်ရန် ဆုံးဖြတ်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးတွင် အရည်အသွေးပိုမို မြင့်မားလာစေပြီး၊ ရထားများ အချိန်ပိုမိုတိကျလာသည်။ ဝန်ထမ်းအင်အား ညှိနှိုင်းရေးအတွက် ဗီအာရ်သည် ဝန်ထမ်းအင်အားကို (၆၀၀၀၀)ဦးမှ (၄၀၀၀၀)ဦးသို့ လျှော့ချခဲ့သည်။